Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1900 — Roma — Lunedì 19 Febbraio — Numero 41

DIREZIONE in Via Larga nel Palazzo Baleani	Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi	AMMINISTRAZIONE in Via Larga nel Palazzo Baleani

Abbonamenti

		anno	semestre	trimestre
In Roma, presso l'Amministrazione:		L. 32;	L. 17;	L. 9
» a domicilio e nel Regno:		» 36;	» 19;	» 10
Per gli Stati dell'Unione postale:		» 80;	» 41;	» 22

Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziarî . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta*.

Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. 10 — nel Regno cent. 15 — arretrato in Roma cent. 20 — nel Regno cent. 30 — all'Estero cent. 35

Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo si aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il Numero 29 della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

UMBERTO I
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto n. 147, del 9 marzo 1893, col quale venne istituito sui laghi Maggiore e di Garda uno speciale servizio di vigilanza finanziaria, con torpediniere della Regia Marina munite di proiettori foto-elettrici;

Visto il R. decreto n. 75, dell'8 marzo 1896, col quale l'anzidetto servizio venne esteso al lago di Lugano e alla laguna di Venezia, e furono autorizzate la cessione delle torpediniere all'Amministrazione Finanziaria e la sostituzione di personale dipendente dal Ministero delle Finanze a quello della Regia Marina, per l'armamento delle torpediniere stesse;

Visto il Regolamento per il personale finanziario, approvato con R. decreto n. 512, del 29 agosto 1897;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le Finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'annesso Regolamento, visto, d'ordine Nostro, dal Ministro Segretario di Stato per le Finanze, pel servizio di vigilanza finanziaria sui laghi di confine e nella laguna di Venezia, mediante incrociatori a vapore muniti di proiettori foto-elettrici.

Sono abrogate le disposizioni del Capo III, Sezione IV, del Regolamento approvato col R. decreto, n. 512, del 29 agosto 1897, la Tabella XII annessa al Regolamento stesso ed ogni altra disposizione contraria al Regolamento approvato col presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 gennaio 1900.

UMBERTO.

CARMINE.

Visto, *Il Guardasigilli:* A. BONASI.

REGOLAMENTO sul servizio di vigilanza finanziaria coi battelli incrociatori.

TITOLO I.
Ordinamento del servizio

CAPITOLO I.
Disposizioni generali.

Art. 1.

I servizi di vigilanza finanziaria di confine sui laghi Maggiore, di Garda e di Lugano, e quello di scorta doganale sulla laguna di Venezia si eseguiscono con battelli incrociatori coadiuvati da barche di perlustrazione a remi. Essi battelli sono muniti di proiettori foto-elettrici, ed equipaggiati con personale misto della Regia Guardia di Finanza e civile, secondo le disposizioni speciali del regolamento.

Art. 2.

Scopo del servizio degli incrociatori sui laghi è di vigilare, unitamente con le barche di perlustrazione, perchè nessuna imbarcazione possa trasportare merci di contrabbando attraverso la linea di confine e nella zona di vigilanza; sulla laguna di Venezia è, invece, di scortare i piroscafi in entrata ed in uscita dai porti di Lido e degli Alberoni, durante la loro navigazione nei canali interni, per impedire che sbarchino, lungo i canali stessi, merci di contrabbando.

Art. 3.

La direzione tecnica dei servizi è affidata all'Ufficio tecnico di Finanza in Milano, il quale la esercita per mezzo di un Ingegnere delegato e degli Ufficiali della R. Guardia di Finanza assegnati a ciascuna stazione.

Art. 4.

La direzione della vigilanza è affidata ai comandanti di circolo della R. Guardia di Finanza, che la esercitano per mezzo degli Ufficiali dipendenti, previi i necessari concerti coll'Ufficio tecnico per il migliore impiego del personale civile e del materiale.

Per la vigilanza del personale della R. Guardia di Finanza, per la disciplina, per le ispezioni e per l'amministrazione, si osservano i regolamenti speciali del Corpo.

Art. 5.

Per la parte tecnica del servizio e per la disciplina del personale civile, gli Ufficiali dirigenti corrispondono direttamente coll'Ufficio tecnico, e ricevono disposizioni dall'Ingegnere delegato durante le sue visite d'ispezione.

Art. 6.

In ogni stazione di battelli incrociatori è istituito un magazzino dei materiali di dotazione e di consumo, con annessa officina di riparazioni, sotto la direzione di un capo-officina locale scelto dall'Ingegnere capo su proposta dell'Ingegnere delegato, tra i macchinisti che si distinguono per buona condotta e per abilità professionale.

Cogli stessi criteri, l'Ingegnere capo destina a coadiuvare il capo-officina, un capo-elettricista, per l'esecuzione e le verificazioni dei lavori relativi ai complessi elettrici, ed un fuochista scelto (fucinatore o calderaio) per l'esecuzione dei lavori d'officina e per concorrere cogli altri fuochisti ai lavori di bordo. Un marinaio scelto sarà incaricato della custodia e distribuzione dei materiali di magazzino.

Art. 7.

Ogni incrociatore dei laghi è posto al comando di un sottufficiale della Guardia di Finanza, col grado di maresciallo, o di brigadiere, che ha alla propria dipendenza un sottobrigadiere in sottordine e tre guardie di mare.

A ciascuno incrociatore della laguna di Venezia sono destinati soltanto i due sottufficiali con due guardie di mare.

Art. 8.

Sono assegnati ad ogni incrociatore dei laghi: un macchinista, un elettricista e due fuochisti; e ad ogni incrociatore della laguna di Venezia: un macchinista e due fuochisti.

Il servizio dei complessi elettrici nella laguna è affidato ad un solo elettricista per tutto il gruppo d'incrociatori della stazione.

Art. 9.

Fanno parte delle brigate presso le sedi di Tenenza, due marinai per la barca d'ispezione, ed uno pel servizio di quartigliere e di ranciere.

Le brigate esterne sono costituite col personale della Guardia di Finanza occorrente per l'equipaggiamento delle barche di perlustrazione, destinato a coadiuvare gli incrociatori nel servizio di vigilanza.

Art. 10.

I sottufficiali della R. Guardia di Finanza ed il personale civile, da assegnare al servizio degli incrociatori, sono scelti col doppio criterio degli esami e degli esperimenti.

Le guardie sono scelte col solo criterio dell'esperimento.

Tutto il personale civile, sebbene assunto per i servizi speciali di vigilanza cogli incrociatori, può essere destinato a qualunque altro servizio tecnico dell'amministrazione finanziaria, dove ne sia riconosciuta utile l'opera.

Art. 11.

Il contingente del personale civile degli incrociatori e quello delle brigate nelle sedi di Tenenza e delle brigate esterne sarà stabilito da appositi quadri organici, approvati con determinazione ministeriale.

La destinazione del personale della Guardia di Finanza alle stazioni, i trasferimenti da una ad altra stazione e l'assegnazione dei sottufficiali in comando sugli incrociatori sono anche fatti dal Ministero.

I trasferimenti dei marinai da uno ad altro degli incrociatori d'una stessa stazione sono disposti dal comandante di circolo, su proposta dell'ufficiale dirigente.

All'assegnazione ed ai trasferimenti del personale civile provvede invece l'Ufficio tecnico di finanza di Milano, pel tramite dell'Ufficio dirigente.

Art. 12.

La gradazione gerarchica del personale degli incrociatori per gli effetti disciplinari, è così stabilita:

a) Capo-officina e sottufficiale in comando;

b) Sottobrigadiere in sottordine, macchinista e capo-elettricista;

c) Elettricista;

d) Marinai e fuochisti.

La dipendenza immediata del personale civile dal sottufficiale in comando, o da chi ne fa le veci a bordo, è estesa, oltrechè alla disciplina, anche all'osservanza delle disposizioni relative alle manovre ed alle condizioni di funzionamento dei macchinari e degli apparecchi durante la navigazione.

Il sottufficiale in comando ha perciò l'obbligo di far rapporto all'ufficiale dirigente di ogni irregolarità disciplinare o tecnica, che si verifichi a bordo del proprio incrociatore.

Art. 13.

Per la parte tecnica del servizio e per i lavori di manutenzione e riparazione dei macchinari, apparecchi e materiali, il personale civile riceve disposizioni, tanto a bordo quanto in officina, dal capo-officina locale, sotto la sorveglianza dell'ufficiale dirigente e la direzione dell'Ingegnere delegato

Il macchinista capo-officina è pure incaricato di coadiuvare il sottufficiale in comando nel mantenimento della disciplina a bordo, pel tempo in cui l'incrociatore si trova agli ormeggi di stazione.

Art. 14

Per la manutenzione degli scafi e dei materiali di dotazione di coverta, il personale della Guardia di Finanza dipende immediatamente dall'ufficiale dirigente, sotto la direzione dell'Ingegnere delegato, i quali dovranno incaricare, caso per caso, il capo-officina delle visite e delle verificazioni occorrenti.

Art. 15.

Tutto il personale civile non destinato a bordo per l'esecuzione dei turni di servizio prescritti, presta l'opera sua nell'officina locale, secondo l'orario in vigore, attendendo ai lavori che a ciascuno saranno assegnati dal capo-officina.

Art. 16.

L'officina annessa all'Ufficio tecnico di finanza di Milano provvederà per l'esecuzione dei lavori di maggior importanza, riflettenti la manutenzione e le riparazioni degli scafi, dei macchinari e dei complessi elettrici, che non fosse conveniente eseguire nelle officine locali, od affidare all'industria privata.

A tal uopo l'officina è diretta dall'Ingegnere delegato al servizio degli incrociatori, coadiuvato da un capo-officina e da un capo-operaio meccanico congegnatore, di speciale abilità nei lavori inerenti agli incrociatori, scelto fra i meccanici del personale delle tasse di fabbricazione.

È annesso all'officina un magazzino centrale dei materiali per le provviste ed il rifornimento dei materiali ai magazzini delle stazioni.

CAPITOLO II.

Turni di servizio degli incrociatori.

Art. 17.

Dicesi *di guardia* quell'incrociatore che presta servizio notturno al confine sui laghi, o di scorta diurna, o notturna, sulla laguna veneta, e prende tale nome per 24 ore, cioè: per i laghi dalle 8 del giorno nella cui sera deve uscire in servizio, e per la laguna dall'ora in cui ha principio il servizio di scorta.

È di *comandata* nelle 24 ore del giorno successivo.

Dicesi *franco* quando si trova in turno di riposo.

Art. 18.

Il servizio di vigilanza al confine sui laghi Maggiore, di Garda e di Lugano, durante il periodo dal 1° ottobre al 31 marzo, è fatto, di regola, con due incrociatori che prestano alternativamente il servizio di guardia notturna, mentre un terzo incrociatore rimane, per 15 giorni, *franco* all'ormeggio di stazione coi fuochi spenti.

I tre incrociatori passano alternativamente in turno quindicinale di riposo.

Art. 19.

Il quarto incrociatore dei laghi Maggiore o di Garda rimane in *riserva* per la prestazione dei servizi ausiliari o di seconda linea, di cui agli articoli seguenti.

L'Ufficio tecnico stabilirà, di volta in volta, quale degli incrociatori debba passare in riserva, tenuto conto dello stato di conservazione o di manutenzione dell'incrociatore, della potenzialità dei suoi macchinari e delle condizioni del loro funzionamento.

Art. 20.

L'incrociatore in riserva, durante il periodo invernale, rimane ogni notte coi fuochi in alimento all'ormeggio di stazione, a disposizione dell'Ufficiale dirigente.

In caso di cattivo tempo, l'incrociatore di guardia si porterà alle boe di rifugio, situate sulla sponda del lago opposta a quella di stazione, e chiederà colle segnalazioni prescritte il sussidio dell'incrociatore in riserva, nella prestazione del servizio.

L'incrociatore in riserva dovrà intraprendere entro una mezz'ora di tempo il servizio sussidiario, rischiarando il lago dalla boa di stazione sul lago Maggiore, e portandosi all'apposita boa di rifugio al confine sulla riva destra del lago di Garda.

Art. 21.

Quando l'Ufficiale dirigente la stazione di Cannobio non ritenga necessario che l'incrociatore in riserva debba rimanere coi fuochi accesi sull'ormeggio di stazione, potrà valersene per l'esecuzione di servizi di perlustrazione in seconda linea, di giorno e di notte, ordinandone l'accensione saltuariamente e con orario variabile, secondo un programma di servizio straordinario, concertato in via riservata tra l'Ufficiale dirigente e l'Ingegnere delegato, ed approvato dall'Ufficio tecnico di finanza o dall'Ispettore comandante il circolo.

Art. 22.

Durante il periodo estivo, cioè dal 1° aprile al 30 settembre, il servizio di crociera al confine sui laghi Maggiore o di Garda continua a farsi colle norme degli articoli precedenti, ma l'incrociatore in riserva sostituisce quello che viene alato sullo scalo per le riparazioni, e cessa il servizio sussidiario dagli ormeggi di stazione.

In tale periodo l'Ufficiale dirigente la stazione di Cannobio per l'esecuzione delle perlustrazioni straordinarie in seconda linea, si vale dell'incrociatore franco, nei limiti consentiti dai lavori di manutenzione ordinaria ed in base a proposte previamente approvate dall'Ufficio tecnico.

Art. 23.

Sul lago di Lugano il servizio al confine, nel periodo estivo, viene effettuato con due incrociatori che eseguiscono alternativamente la crociera notturna, mentre il terzo viene alato sullo scalo per le riparazioni annuali.

Ciascuno dei due incrociatori in servizio, a turno, viene lasciato in riposo per cinque giorni consecutivi d'ogni mese, per l'esecuzione dei lavori di ordinaria manutenzione.

Art. 24.

Sulla laguna di Venezia la scorta dei bastimenti viene eseguita, in via normale, con tre incrociatori, dei quali due per turno prestano servizio, ed il terzo rimane in riposo per una giornata.

All'ora in cui cessa il servizio diurno uno dei due incrociatori lascia spegnere i fuochi; l'altro resta coi fuochi accesi fino al mattino successivo, pronto a muovere per scortare i piroscafi che escono la notte.

I due incrociatori in servizio diurno si alternano, di giorno in giorno, nel servizio di scorta notturna.

Il quarto incrociatore poi entra per turno in riposo per un periodo di 10 giorni, mentre il quinto viene alato sullo scalo.

Art. 25.

L'Ufficiale dirigente avrà facoltà di abbreviare la durata del servizio notturno sulla laguna, a seconda delle esigenze della vigilanza.

Art. 26.

L'alaggio degli incrociatori sullo scalo, per le grandi riparazioni ai macchinari ed agli scafi, per la manutenzione e la dipintura della carena, ha luogo, di regola, una volta l'anno, nel periodo estivo sui laghi, ed una volta ogni sei mesi nella laguna, riservando quivi per la stagione invernale i lavori più importanti.

CAPITOLO III.

Turni di servizio per il personale.

Art. 27.

Gli equipaggi seguono, in via generale, i turni di servizio degli incrociatori, sui quali sono imbarcati, fatta eccezione soltanto per le sostituzioni provvisorie del personale, dipendenti da servizi sussidiari, da assenze temporanee o da impedimenti dovuti a forza maggiore.

Art. 28.

I sottufficiali in comando degli incrociatori di guardia sui laghi, si alternano nel comando coi sottufficiali in sottordine, ferme le eccezioni stabilite dal regolamento nei casi di manovre, di cattivi tempi o di passaggi di piroscafi.

I marinai, per turno, prestano alternativamente servizio al proiettore ed al timone.

La durata dei turni verrà stabilita con gli ordini particolari di servizio delle rispettive brigate, ed il personale di coverta verrà alternato in modo che ognuno presti servizio di uguale durata complessiva nel corso di un mese.

Art. 29.

Sugli incrociatori della laguna di Venezia non sono stabiliti turni speciali di guardia a bordo, nè pei sottufficiali, nè pei ma-

rinai, dovendo tutto il personale cooperare indistintamente all'esecuzione del servizio.

Durante la scorta o il passaggio di piroscafi, dovrà sempre rimanere al timone il sottufficiale in comando; negli altri periodi della navigazione potrà, in condizioni normali, rimanere al timone il sottufficiale in sottordine.

I due marinai si alternano nella prestazione dei varî servizi.

Art. 30.

A bordo degli incrociatori di guardia sui laghi viene prestato, durante il periodo invernale, servizio sussidiario da un secondo macchinista e dal capo-elettricista.

Quando non ha luogo il servizio sussidiario, il macchinista e l'elettricista di bordo rimangono dispensati dall'osservare l'orario d'officina per le mezze giornate precedenti e seguenti il servizio di guardia.

Nel periodo invece in cui il servizio sussidiario ha luogo, sono dispensati dall'osservare l'orario d'officina soltanto per un quarto della giornata, che precede il servizio di guardia e per la mezza giornata che lo segue.

Art. 31.

Il servizio sussidiario da macchinista sui laghi Maggiore e di Garda viene prestato, a notti alternate, dal macchinista dell'incrociatore in riserva e da quello dell'incrociatore in turno quindicinale di riposo.

Sul lago di Lugano tale servizio si presta continuamente dal macchinista dell'incrociatore in turno quindicinale di riposo.

Art. 32.

Il servizio sussidiario da elettricista sui laghi Maggiore e di Garda viene prestato, nel periodo invernale, a notti alternate, dal capo-elettricista, dall'elettricista dell'incrociatore in riserva e da quello dell'incrociatore in turno di riposo.

Sul lago di Lugano, nel periodo invernale, il servizio sussidiario da elettricista si presta, a notti alternate, dall'elettricista dell'incrociatore in turno quindicinale di riposo e dal capo-elettricista.

Sulla laguna di Venezia prestano servizio tutto l'anno, per due notti consecutive, l'elettricista, o per la terza notte il capo-elettricista.

Art. 33.

Il capo-officina ed il capo-elettricista sui laghi Maggiore e di Garda rimangono a disposizione per i servizi dell'incrociatore in riserva, quando il macchinista e l'elettricista di bordo di questo incrociatore siano comandati in servizio straordinario.

Il capo-officina della stazione di Venezia ed il macchinista dell'incrociatore franco, potranno essere incaricati dall'Ingegnere delegato di compiere servizi sussidiari a bordo, ogni qualvolta egli riconosca conveniente di prescriverli.

Art. 34.

Il personale in servizio sussidiario a bordo degli incrociatori dei laghi resta di guardia durante la prima metà della notte, e quindi viene sbarcato nelle località e colle norme da fissarsi dall' Ufficiale dirigente, d' accordo con l'Ingegnere delegato.

Tale personale rimarrà dispensato dall' osservare l' orario diurno per la mezza giornata che precede l'imbarco.

Art. 35.

Nelle notti in cui non sia necessario, il servizio sussidiario da elettricista può essere sospeso in seguito ad ordini dati, di volta in volta, dall'Ufficiale dirigente.

Art. 36.

Durante il periodo estivo ed in condizioni ordinarie di tempo, l'Ingegnere delegato potrà concedere al macchinista di bordo dell'incrociatore di guardia sui laghi, un riposo di durata complessiva fino a un quarto di quella del servizio notturno, fermi gli obblighi e le responsabilità del macchinista stesso stabilite nel regolamento e relative alla condotta degli apparati, alla loro manutenzione ed alle manovre.

Nelle ore di riposo del macchinista, i due fuochisti dovranno rimanere in servizio l'uno in macchina e l'altro in caldaia.

In ogni caso però il macchinista dovrà eseguire frequenti visite ai macchinari, per accertarsi che tutti funzionino regolarmente e dovrà rinunziare al riposo ad ogni richiesta del sottufficiale in comando.

Art. 37.

Tutti i macchinisti di bordo degli incrociatori di comandata devono eseguire una visita a bordo, mezz'ora dopo l'accensione dei fuochi, per assicurarsi della regolarità dei medesimi, o rimanervi finchè non abbiano accertato che la pressione di regime sia stata raggiunta nel tempo prescritto.

Art. 38.

I fuochisti degli incrociatori di guardia sui laghi nel periodo invernale prestano servizio in caldaia, a turni alternati, di metà notte ciascuno, e per l'altra metà, stanno in riposo nel locale loro assegnato.

Nel periodo estivo il riposo dei fuochisti dell'incrociatore di guardia potrà venire ridotto così che uno di essi possa sostituire, a turni alternati, il macchinista di bordo nelle ore in cui gli sia concesso il riposo.

Art. 39.

Nella laguna di Venezia i fuochisti prestano servizio in caldaia e in macchina a turni alternati.

Nel periodo invernale l'Ingegnere delegato potrà ordinare un servizio sussidiario notturno in caldaia, da prestarsi dal fuochista addetto all'officina.

Art. 40.

I fuochisti di ogni incrociatore provvedono, a turni alternati, all'accensione dei fuochi della caldaia ed alla guardia a bordo, dopo il ritorno agli ormeggi, finchè il fuoco non sia del tutto spento e la pressione non sia discesa al disotto di quindici libbre.

Il fuochista che resta a bordo per l'esaurimento della pressione in caldaia, è quello che non ha effettuata l'accensione dei fuochi.

I due fuochisti saranno dispensati dall'osservare l'orario diurno per la mezza giornata susseguente allo sbarco.

Per la laguna di Venezia però tale disposizione non sarà applicabile che ai fuochisti dell'incrociatore in servizio notturno.

Art. 41.

Due marinai dell'incrociatore ritornato agli ormeggi ed il fuochista non comandato di guardia, provvedono al rifornimento a bordo del carbone consumato. Il fuochista rimasto a bordo riceve il carbone nel locale di caldaia e lo stiva nelle carboniere.

Art. 42.

I sottufficiali in comando eseguiscono a turno i servizi di ronda ordinati dall'Ufficiale dirigente; i sottufficiali in sottordine prestano quelli di ispezione in caserma e coadiuvano i comandanti nei servizi di bordo.

Art. 43.

I marinai degli incrociatori di comandata e di quelli franchi, oppure in riserva od alati sullo scalo, prestano, a turni alternati, il servizio di custodia notturna a bordo dei rispettivi incrociatori.

Art. 44.

Tutto il personale di coperta osserva l'orario ed il riparto dei lavori e delle istruzioni relative agli incrociatori, da stabilirsi dall'Ingegnere delegato e dall'Ufficiale dirigente.

CAPITOLO IV.

Barche di ispezione e di perlustrazione.

Art. 45.

Ogni brigata nella sede dell'Ufficiale dirigente mantiene una barca d'ispezione per le visite di controllo.

La barca d'ispezione sul lago di Lugano contribuisce a completare il servizio di seconda linea.

Art. 46.

Le barche di perlustrazione sul lago Maggiore sono in numero

di quattro, due delle quali presso la brigata di Piaggio, e due presso quella di Poggio.

Tanto la brigata di Piaggio che quella di Poggio mantengono rispettivamente un'imbarcazione in servizio permanente al confine, ed un'altra imbarcazione, durante la notte, in servizio di seconda linea.

Art. 47.

Sul lago di Lugano le barche di perlustrazione sono in numero di quattro, due presso la brigata di Oria e due presso quella di Osteno, tra le quali vien ripartito il servizio sussidiario di prima e di seconda linea, secondo i rispettivi ordini particolari di servizio.

Art. 48.

Sul lago di Garda le barche di perlustrazione sono in numero di quattro, delle quali una assegnata alla brigata di Limone, una a quella di Riamoli e le altre due alla brigata di Naveno.

L'imbarcazione della brigata di Limone presta il servizio di seconda linea durante la notte.

Quella della brigata di Riamoli sta in servizio continuo al confine, tanto di giorno che di notte, e l'altra presta servizio notturno di seconda linea.

Art. 49.

Le imbarcazioni di perlustrazione sui laghi coadiuvano l'incrociatore di guardia nel servizio di vigilanza, esplorando continuamente la zona illuminata dal fascio del proiettore, per accertare che nessuna barca attraversi la zona di confine senza essere riconosciuta e visitata.

A tal uopo esse si mantengono in corrispondenza con l'incrociatore mediante le segnalazioni stabilite dalle apposite istruzioni, ed eseguiscono le manovre che vengono richieste con le segnalazioni stesse e tengono nota, su apposito modello, delle barche che attraversano il confine.

Art. 50.

Le brigate di Alberoni e Lido, nella laguna di Venezia, che forniscono guardie comandate di scorta a bordo dei piroscafi, compilano un elenco ove sono indicati successivamente per data tutti i piroscafi arrivati e tutti quelli partiti, con le norme che verranno stabilite da apposite istruzioni.

TITOLO II.

Personale

CAPITOLO V.

Scelta del personale.

Art. 51.

I marescialli o i brigadieri della Guardia di Finanza, da destinare al comando degl'incrociatori, debbono essere provveduti di apposito certificato di abilitazione, che sarà ad essi rilasciato dal Ministero della marina, quando sostengano con buon esito uno speciale esame teorico-pratico.

Per essere ammessi a tale esame, i sottufficiali della Guardia debbono possedere tutti i requisiti occorrenti per l'avanzamento nel Corpo ed essere stati imbarcati sugli incrociatori almeno per un anno.

Art. 52.

I sottufficiali in sottordine ed i marinai si scelgono rispettivamente fra i migliori sottobrigadieri e le migliori guardie di finanza del ramo mare, e dopo un anno di esperimento vengono sottoposti ad un esame per constatare che abbiano acquistate le cognizioni e la pratica necessaria al disimpegno dei servizi loro affidati.

Quelli non riconosciuti idonei vengono rinviati subito agli altri servizi di istituto.

Art. 53.

Le norme ed i programmi per gli esami, di cui agli articoli precedenti, verranno stabiliti dal Ministero delle finanze, d'accordo con quello della marina.

Art. 54.

I macchinisti e gli elettricisti (congegnatori o tornitori) ed i fuochisti (congegnatori, fucinatori o calderai) vengono assunti in servizio di prova, in base ad esame di concorso da darsi con le norme ed i programmi che saranno stabiliti dal Ministero delle finanze.

Durante il periodo di esperimento, gli operai macchinisti saranno retribuiti con l'assegno mensile di lire 145; gli elettricisti con quello di lire 120 ed i fuochisti con quello di lire 100, a lordo della tassa di ricchezza mobile.

Art. 55.

Gli aspiranti ai posti di operaio macchinista debbono unire alla domanda per essere ammessi agli esami, i seguenti documenti:

a) Atto autentico di nascita, dal quale consti che l'aspirante ha compiuto il ventesimo e non ha oltrepassato il venticinquesimo anno d'età;

b) Diploma di macchinista rilasciato da un istituto nautico del Regno, ovvero documenti comprovanti la qualità di sottufficiale macchinista nella Regia Marina;

c) Documenti che comprovino ch'egli ha compiuto 18 mesi almeno di navigazione;

d) Attestato di cittadinanza italiana, o di naturalizzazione;

e) Certificato di buona condotta rilasciato dal sindaco del Comune dove risiede almeno da un anno, ed in caso di dimora più breve, anche quello del sindaco del luogo di precedente residenza;

f) Certificato di penalità, dal quale risulti che egli non ha riportato condanne per reati che portino la pena dell'arresto per un tempo superiore nel massimo a cinque giorni, e della ammenda superiore nel massimo a lire cinquanta, secondo le leggi penali generali;

g) Certificato rilasciato da un medico, comprovante che l'aspirante è di sana e robusta costituzione ed esente da malattie ed imperfezioni fisiche;

h) Ogni altro documento che possa meglio comprovare l'abilità professionale del concorrente o dargli titoli di preferenza.

Art. 56.

Gli aspiranti ai posti di elettricista e di fuochista debbono corredare le loro istanze per l'ammissione agli esami, dei documenti indicati alle lettere *a*, *d*, *e*, *f*, *g*, *h* dell'articolo precedente, unendovi inoltre rispettivamente:

a) gli aspiranti elettricisti, un certificato comprovante che essi hanno eseguito un corso elementare di elettro-tecnica presso una scuola industriale, professionale o d'arti e mestieri;

b) gli aspiranti fuochisti, un documento da cui risulti che essi hanno servito come fuochisti nella Regia Marina o nella Marina mercantile, o sui laghi, o sulle ferrovie, per un periodo di tempo non inferiore a sei mesi; ed un certificato comprovante che hanno superato l'esame di promozione dalla terza alla quarta classe elementare, oppure la dichiarazione di sottoporsi alle prove di sapere leggere e scrivere e di conoscere le quattro operazioni elementari di aritmetica.

Art. 57.

Gli aspiranti a qualsiasi posto, provenienti dall'esercito o dall'armata da non più di tre mesi, invece dei documenti *a*, *c*, *e*, *f*, dovranno presentare il foglio dell'ottenuto congedo, munito della dichiarazione di buona condotta rilasciata dal Comando del Corpo.

Per quelli invece licenziati da oltre tre mesi, occorrerà anche il certificato penale.

Art. 58.

I fuochisti in servizio sugli incrociatori da oltre tre anni, che comprovino di possedere le cognizioni necessarie, comunque sforniti dei diplomi richiesti, potranno concorrere ai posti di elettricista o di macchinista, ed a parità di merito, sarà loro data la preferenza.

Nelle medesime condizioni gli elettricisti potranno concorrere agli esami di macchinista.

Art. 59.

I candidati scolti saranno ammessi in servizio di esperimento sugli incrociatori dei laghi o della laguna di Venezia, a misura che se ne presenterà il bisogno.

Ad essi saranno rimborsate le spese di viaggio, in ragione di un biglietto di terza classe, per recarsi dal luogo di residenza risultante dalla domanda, a quello degli esami e da questo alla residenza.

Saranno inoltre pagate loro le spese di viaggio, nella ragione di cui sopra per raggiungere la destinazione che sarà assegnata dal Ministero.

Il periodo di esperimento sarà di sei mesi, trascorso il quale verranno confermati in servizio *straordinario* coloro che avranno dato buoni risultati.

Però, anche dopo la conferma definitiva in servizio, l'Amministrazione avrà sempre il pieno diritto di licenziare, con preavviso di tre mesi, tanto i macchinisti e gli elettricisti, quanto i fuochisti, allorchè venga a cessare il bisogno dell'opera loro, o quando, per ragioni di salute o per qualsiasi altro motivo, non siano ritenuti atti alle mansioni loro affidate.

Nessun preavviso sarà poi dato, ed il licenziamento potrà essere immediato, nel caso di gravi mancanze nella condotta o nel servizio.

Art. 60.

Ultimato il periodo di esperimento, coloro che saranno riconosciuti meritevoli di essere confermati in servizio saranno nominati al primo stipendio definitivo, risultante dall'apposito quadro organico.

Le promozioni si faranno unicamente per merito, a periodi non inferiori ad un anno per la prima, e a due anni per le altre.

Agli operai verranno corrisposte, in caso di missioni fuori di residenza e di trasloco (non per punizione), indennità di viaggio e di soggiorno nella misura stabilita per gli agenti delle tasse di fabbricazione.

CAPITOLO VI.

Attribuzioni del personale.

Art. 61.

L'Ufficiale dirigente la stazione, oltre agli altri suoi doveri come comandante di tenenza, ha la direzione immediata della vigilanza finanziaria cogli incrociatori e risponde del buon andamento di tale servizio, sia per la efficacia della vigilanza stessa, che per la disciplina di tutto il personale di bordo e d'officina; epperciò:

a) Rappresenta l'Ingegnere delegato, sotto la cui direzione distribuisce i servizi ed impartisce al personale civile tutte le disposizioni dell'Ufficio tecnico di finanza, d'indole tecnica o disciplinare, valendosi per la parte tecnica del capo-officina locale e per la parte disciplinare del capo-officina stesso o dei sottufficiali in comando, secondo che trattisi del personale d'officina, o di quello di bordo;

b) Propone e applica i provvedimenti disciplinari contemplati dalle norme punitive, che fanno parte dei regolamenti;

c) Riceve e trasmette i programmi dei lavori, i rapporti ed i verbali di avaria;

d) Effettua le provviste di materiali ed assume le opere, per le quali venisse autorizzato, tenendo esatto conto sì delle une, che delle altre;

e) Tiene al corrente la contabilità di tutti i materiali della stazione, tanto fra la Tenenza e l'Ufficio tecnico di finanza, che fra la Tenenza ed i custodi responsabili;

f) Compila mensilmente i ruoli nominativi degli assegni al personale civile, e trimestralmente i prospetti dei compensi spettanti al medesimo ed al personale di coverta; provvede direttamente al pagamento così degli assegni, come dei compensi, previa la riscossione dei buoni emessi a suo favore dall'Ingegnere capo;

g) Vigila perchè ognuno tenga in ordine i registri e le scritture prescritte.

Art. 62.

Il capo-officina è all'immediata dipendenza dell'Ufficiale dirigente ed è rivestito, come capo del personale civile della stazione, delle attribuzioni seguenti:

a) Cura il mantenimento dell'ordine e della disciplina di tutto il personale che lavora in officina e sullo scalo, e l'osservanza dell'orario; distribuisce e dirige tutti i lavori che vi si eseguiscono, contribuendovi con l'opera propria; risponde della buona conservazione dei materiali, dei macchinari e degli utensili d'officina, e del più conveniente impiego dei materiali di magazzino;

b) Condivide col sottufficiale in comando di ogni incrociatore agli ormeggi la responsabilità della disciplina a bordo, e quella della manutenzione delle caldaie, dei macchinari, dei materiali e delle sentine; col capo-elettricista e coll'elettricista di bordo quella della manutenzione meccanica del complesso elettrogeneratore, dei materiali e della sentina;

c) Riceve e trasmette gli ordini dell'Ufficiale dirigente;

d) Si assicura che siano tenuti al corrente, nel voluto ordine, i giornali di macchina e del complesso elettrico;

e) Sottoscrive i verbali di avarie meccaniche a richiesta dell'Ufficiale dirigente, previa le opportune verificazioni, aggiungendovi le proprie osservazioni;

f) È custode responsabile dei materiali di dotazione dell'officina e del magazzino e dei materiali di consumo, e ne effettua la distribuzione e la registrazione col concorso del fuochista e del marinaio addetto all'officina.

Art. 63.

Il capo-elettricista è alla dipendenza immediata del capo-officina, col quale coopera per la manutenzione dei complessi elettrici degli incrociatori e dei rispettivi materiali di bordo e di magazzino, uniformandosi agli ordini che riceve dal capo-officina stesso.

Egli condivide coll'elettricista di bordo la responsabilità della manutenzione dei complessi elettrici, degli strumenti e dei materiali relativi; contribuisce alla prestazione dei servizi in sussidio a bordo, a norma delle disposizioni sui turni di servizio; sottoscrive i verbali di guasti elettrici, a richiesta dell'Ufficiale dirigente, previa le opportune verificazioni aggiungendovi le proprie osservazioni.

Art. 64.

Ogni sottufficiale in comando è responsabile del governo del proprio battello incrociatore, della buona conservazione dello scafo e della coverta, delle loro parti e dei materiali che ha in diretta consegna.

È sollevato soltanto dalla responsabilità per la manutenzione delle sentine di caldaia, della macchina e del complesso elettrico, quando risulti che ne ha richiesta la visita del capo-officina, per mezzo dell'Ufficiale dirigente, almeno una volta in ogni turno di riposo dell'incrociatore e che ha assistito alla visita stessa.

La responsabilità del sottufficiale in comando cessa quando, in via eccezionale, l'incrociatore è affidato con provvisoria consegna all'altro sottufficiale, il quale, in tale circostanza, ne risponde per il tempo in cui rimane in comando.

Art. 65.

La consegna provvisoria dell'incrociatore viene notata nel giornale di bordo e firmata dai due sottufficiali, consegnante ed accettante.

Le consegne definitive, per passaggio di comando, sono fatte, previa accurate visite e verificazioni dei materiali, mediante verbale in duplo originale, firmato dal consegnante e dall'ac-

cettante e controfirmato dall'Ufficiale dirigente. I verbali sono trasmessi, per l'approvazione, all'Ufficio tecnico di finanza, che li fa vidimare dall'Ingegnere delegato e quindi ne restituisce un originale per l'archivio della Tenenza.

Art. 66.

Il sottufficiale in comando è il responsabile esclusivo dell'ordine e della disciplina a bordo, quando l'incrociatore si trova in navigazione, e tutto il personale imbarcato gli deve assoluta ed incondizionata ubbidienza.

Il sottufficiale in comando dell'incrociatore in servizio di guardia dirige a bordo la vigilanza finanziaria e risponde della esecuzione di essa.

Art. 67.

Il macchinista di bordo ha la direzione e la responsabilità della condotta dell'apparato motore e dei macchinari dell'incrociatore, quella della custodia e conservazione dei materiali relativi, come pure quella del servizio prestato dai fuochisti posti alla sua dipendenza.

È sollevato da tale responsabilità solo quando la direzione viene affidata, in via eccezionale, ad altro macchinista, il quale ne risponde soltanto pel tempo in cui resta alla direzione di macchina.

La consegna provvisoria dei macchinari può farsi in modo sommario, indicando le condizioni nelle quali si trovano le macchine ed i materiali, senza eseguire prove o smontamento di organi; essa viene notata nel giornale di macchina e firmata dai macchinisti consegnante ed accettante.

Art. 68.

Le consegne definitive, per cambiamento del macchinista, sono fatte, previa accurate visite e verificazioni dei materiali, mediante verbale in duplo originale, firmato dal consegnante e dall'accettante e vidimato dall'Ufficiale dirigente. Su questo verbale non sarà fatta menzione che dei materiali o delle parti dei macchinari, il cui stato e la cui consistenza richiedano qualche riserva per parte del macchinista accettante.

I verbali sono trasmessi per l'approvazione all'Ufficio tecnico di finanza, che, previo il visto dell'Ingegnere delegato e risolte le eventuali controversie, restituisce un originale all'Ufficiale dirigente.

Art. 69.

Il macchinista di bordo risponde del buon funzionamento e della manutenzione non solo dell'apparato motore, ma di tutti gli altri macchinari ed apparecchi in consegna, come pure della pulizia e dell'ordine nei locali delle macchine e delle caldaie. È responsabile sopratutto della sicurezza e conservazione della caldaia, nelle condizioni risultanti dai verbali di consegna, e la sua responsabilità non è per nulla scemata dalle riserve o dalle osservazioni che egli potesse ufficialmente registrare o rapportare.

Tali responsabilità sono condivise dal capo-officina.

Art. 70.

Il macchinista di bordo è custode responsabile dei materiali di dotazione di macchina e di quelli di consumo, e ne tiene la contabilità sia verso l'Ufficiale dirigente, sia verso il capo-officina.

Il macchinista dell'incrociatore di guardia, prima di partire dall'ormeggio di stazione, deve assicurarsi che l'apparato motore funzioni regolarmente in ogni sua parte, al quale scopo imbarcherà mezz'ora prima della partenza prescritta dall'orario in vigore.

Art. 71.

L'elettricista è responsabile del buon funzionamento del complesso elettrico che ha in consegna, salvo ne venga affidata la direzione ad altro elettricista, il quale però ne risponde soltanto pel tempo in cui ne tiene la direzione.

Le consegne provvisorie e definitive, per sostituzione temporanea o per cambio dell'elettricista, sono fatte con norme analoghe a quelle delle consegne di macchina.

Art. 72.

L'elettricista deve curare la regolare condotta e manutenzione del complesso elettrico durante il funzionamento, ed è l'esclusivo responsabile di ogni guasto o deterioramento che potesse derivare da mancanza di diligenza nella lubrificazione degli organi, o nella esecuzione delle altre operazioni che gli sono affidate.

Art. 73.

L'elettricista di bordo è custode responsabile del complesso elettrico e dei relativi materiali di dotazione e di consumo, e ne tiene al corrente la contabilità verso la Tenenza, secondo le speciali disposizioni regolamentari.

Art. 74.

I marinai ed i fuochisti provvedono, sotto la direzione rispettivamente del sottufficiale in comando, e del macchinista, alla esecuzione di tutti i lavori che vengono loro affidati e prestano servizio secondo l'orario ed i turni in vigore.

Quando lavorano in officina, o sullo scalo, i fuochisti devono uniformarsi a tutte le disposizioni che ricevono dal capo-officina, o per esso dal capo-elettricista, i quali le dovranno poi comunicare verbalmente al rispettivo macchinista di bordo.

Art. 75.

Le norme e le modalità con le quali debbono essere esercitate le attribuzioni indicate nel presente capitolo, saranno stabilite con disposizioni ministeriali.

CAPITOLO VII.

Disposizioni varie.

Art. 76.

Tutto il personale civile deve indossare in servizio, tanto a bordo che in officina, la divisa di macchina, in tela cotonina bleu col berretto portante i distintivi seguenti:

Elica ricamata in oro e filetto in oro pei capi-officina;

Elica in oro pei macchinisti;

Saetta ricamata in oro per gli elettricisti;

Elica ricamata in lana rossa pei fuochisti;

La divisa è fornita per la prima volta dall'Amministrazione finanziaria; poscia deve essere rinnovata a cura e spese del possessore.

Art. 77.

I locali assegnati al personale di bordo degli incrociatori tipo Tornycroft pel riposo notturno sono: la torretta pel sottufficiale in comando e pei macchinisti; il locale della dinamo per gli elettricisti e pel sottufficiale in sottordine, il locale di poppa pei fuochisti e pei marinai.

Sugli incrociatori tipo White è assegnato il tendaletto pel sottufficiale in comando, per quello in sottordine, pei macchinisti e per gli elettricisti; il locale di prua pei fuochisti e pei marinai.

Art. 78.

I sottufficiali in comando, i macchinisti e gli elettricisti hanno l'obbligo di conservare a bordo, disposti nel miglior ordine, i materiali, gli strumenti e gli attrezzi descritti nelle apposite tabelle.

Gli altri materiali di dotazione e da lavoro debbono essere custoditi a cura degli stessi agenti, nel magazzino.

Art. 79.

Per quanto è disposto dall'art. 6 del presente regolamento, il capo-officina ed il capo-elettricista, che vengano meno ai loro doveri, o non dimostrino le attitudini e la diligenza necessaria pel conveniente disimpegno delle loro attribuzioni, saranno rimandati al servizio di bordo, e sostituiti con altri macchinisti od elettricisti.

Come compenso dell'opera direttiva che presteranno verrà corrisposto un assegno mensile di L. 20 al capo-officina e di L. 15 al capo-elettricista da pagarsi posticipatamente dall'Ufficio tecnico di finanza, mediante buoni sui mandati a disposizione.

Al fuochista scelto sarà corrisposto un compenso mensile di L. 10, da pagarsi con le stesse norme.

Art. 80.

In circostanze di tempi burrascosi, che possono rendere necessaria l'opera del personale civile, questo dovrà riunirsi nei locali dell'officina, sia di giorno che di notte, non appena ne riceva invito dall'Ufficiale dirigente, e prestarsi a tutti i lavori che saranno comandati.

Qualora sia riconosciuta la convenienza di accendere le caldaie per sostenere il cattivo tempo sugli ormeggi con macchina in moto, dovranno imbarcare gli interi equipaggi e rimanere a bordo pel tempo da fissarsi dall'Ufficiale dirigente.

Art. 81.

Al personale civile potranno essere concessi dall'Ufficio tecnico di finanza di Milano, complessivamente entro ogni anno, dieci giorni di licenza senza ritenuta dell'assegno.

Le domande per maggiori licenze o per proroghe, senza diritto a mercede, dovranno essere presentate, in tempo utile, allo stesso Ufficio, per essere trasmesse al Ministero, colle giustificazioni relative alla necessità della maggiore licenza o della proroga.

Nei periodi delle riparazioni più importanti agli incrociatori non si accorderanno licenze che per cause di forza maggiore.

Le licenze fino a tre giorni potranno essere concesse dall'Ufficiale dirigente, che ne informerà subito l'Ufficio tecnico.

Art. 82.

Nei casi di malattie comprovate da regolare certificato medico, sarà corrisposta al personale civile l'intera paga, purchè la durata della malattia non ecceda trenta giorni.

Trascorsi i trenta giorni, se la malattia perdurasse, la paga sarà ridotta a metà. Dopo sessanta giorni di malattia, non sarà più corrisposto al malato nessun assegno.

Il certificato medico comprovante la malattia dovrà rinnovarsi di dieci in dieci giorni, e sarà in facoltà dell'Ufficiale dirigente d'assicurarsi personalmente delle reali condizioni dell'infermo.

Tale certificato sarà trasmesso all'Ufficio tecnico di finanza con le necessarie informazioni.

Art. 83.

L'Amministrazione finanziaria provvederà ai sensi della legge 17 marzo 1898, n. 80 a favore del personale civile degli incrociatori, nei casi d'infortuni sul lavoro.

CAPITOLO VIII.
Compensi e ritenute.

Art. 84.

Al personale di coverta o di macchina sono concessi i seguenti compensi per ogni ora di moto dell'incrociatore, sul quale trovasi imbarcato, sia che questo presti servizio di guardia al confine, di scorta ai piroscafi, o di vigilanza in seconda linea:

Personale di coverta	in comando . . .	L. 0,20
	in sottordine . .	» 0,10
	marinai	» 0,06
Personale di macchina	macchinisti . . .	L. 0,14
	elettricisti . . .	» 0,08
	fuochisti	» 0,07

che si riducono rispettivamente a metà quando l'incrociatore presta servizio dalla boa.

Il personale in servizio sussidiario fruisce dei detti compensi orari soltanto per il tempo in cui rimane precariamente di guardia sugli altri incrociatori.

Art. 85.

Ai marinai ed ai fuochisti spetta pel trasporto ed imbarco del carbone dal magazzino all'incrociatore il compenso di L. 1,50 per ogni tonnellata di carbone imbarcato, da suddividersi in parti uguali fra loro.

Art. 86.

Il personale di coverta dei singoli incrociatori per ogni operazione di alaggio, o di varo, riceverà il compenso di L. 20 complessivamente, da ripartirsi anche col personale di altri incrociatori, che fosse stato eventualmente comandato dall'Ufficiale dirigente a prendere parte all'operazione. La somma suddetta sarà suddivisa in parti uguali, ed una doppia parte sarà assegnata a chi, sotto la vigilanza dell'Ufficiale dirigente e dell'Ingegnere delegato, avrà diretta l'operazione.

Art. 87.

I compensi sopraccennati sono soggetti a ritenute nei casi seguenti:

a) Per le avarie non cagionate da forza maggiore;

b) Per grave trascuratezza nella manutenzione, che sia stata causa di danno al macchinario o ad una parte qualsiasi dell'incrociatore;

c) Per eccessivo e non giustificato consumo di combustibile, di carboni elettrici e di materie lubrificanti.

Art. 88.

Nei casi citati dalle lettere *a* e *b* del precedente articolo, oltre alle ritenute sui compensi, che saranno stabiliti dall'Ingegnere delegato con riguardo all'entità del danno, verrà dall'Ufficiale dirigente inflitta una punizione disciplinare al personale di coverta, o proposta una multa al personale civile, a seconda che l'uno o l'altro sia stato causa dell'avaria, o del danno.

Se l'avaria o il danno avessero cagionato interruzione nel servizio, o resa necessaria la sostituzione dell'incrociatore, ferme le ritenute di cui sopra, sarà aggravata la punizione disciplinare pel personale di coverta o raddoppiata la multa al personale civile.

Il personale di comando, che pur non risultando causa diretta degli inconvenienti suddetti, vi avesse indirettamente contribuito col tollerare scientemente o l'irregolare condotta dei meccanismi o la trascuratezza della loro manutenzione, sarà ugualmente soggetto ad una ritenuta proporzionale sui compensi, ed a punizione disciplinare.

Art. 89.

Per l'applicazione delle ritenute al personale di macchina ed agli elettricisti, pei casi previsti dalla lettera *c* del precedente articolo 87, vengono determinate in apposita tabella soggetta annualmente a revisione del Ministero, le quantità massime di combustibile, di materie lubrificanti e di carboni elettrici, che si potranno rispettivamente consumare per ogni ora di moto, o di luce, nelle varie condizioni di funzionamento degli incrociatori prescritte per i diversi servizi.

Art. 90.

Al macchinista ed ai fuochisti saranno fatte in parti uguali le ritenute sull'ammontare dei compensi in ragione di L. 0,04 e di L. 0,50 rispettivamente per ogni chilogramma di carbone o di olio lubrificante consumati in più delle quantità stabilite dalle tabelle, ed all'elettricista quelle di L. 0,50 e L. 1,00 rispettivamente per ogni chilogramma di olio, o metro lineare di carbone elettrico, pure consumati in più in confronto delle tabelle relative.

Art. 91.

Sopra proposta dell'Ingegnere capo, il Ministero potrà anche concedere alla fine dell'anno una gratificazione al personale di

macchina e del complesso elettrico, che avesse conseguite economie di qualche rilievo sul combustibile, sulle materie lubrificanti e sui carboni elettrici, in confronto al consumo massimo previsto, senza pregiudizio della conservazione del macchinario e dell'andamento del servizio.

Art. 92.

L'Ufficiale dirigente, nel compilare trimestralmente i prospetti dei compensi a sensi dell'art. 61 (lettera *f*) del presente regolamento, terrà conto delle ritenute da operarsi a ciascuno degli interessati, a norma dei precedenti articoli.

Art. 93.

Per mettere in grado l'Ufficiale dirigente di liquidare con esattezza i compensi e le ritenute al personale di coverta e civile, il macchinista dovrà registrare nel giornale di macchina le singole accensioni e le ore di moto, distintamente con o senza proiettore, con dinamo ferma o senza dinamo, e di macchina in alimento.

Le ore di luce col proiettore dovranno anche essere indicate dall'elettricista nel giornale del complesso elettrico.

Gli stessi dati, così del macchinista, come dell'elettricista, dovrà segnare complessivamente giorno per giorno, nel giornale di bordo, il sottufficiale in comando.

Per ore di *macchina pronta*, devonsi intendere quelle passate agli ormeggi, pronti alla partenza, ma in attesa di ordini superiori, e quelle altre che si passano alle boe di appoggio, dalle quali si fa servizio nelle notti di cattivo tempo.

Per ore di *alimento* intendonsi quelle trascorse, in seguito ad ordine superiore, sugli ormeggi, con la pressione in caldaia da 20 a 40 libbre, per essere pronti a partire ad una determinata ora.

Art. 94.

Alla fine di ogni trimestre si procederà alle seguenti operazioni:

a) Il macchinista, l'elettricista ed il sottufficiale riepilogano nel rispettivo registro i dati suindicati;

b) L'Ingegnere incaricato e l'Ufficiale dirigente controllano l'esattezza delle indicazioni dei registri e ne verificano i riassunti.

Nel caso di discrepanza nei risultati dei tre giornali, si attengono a quelli del giornale di bordo, salvo che non vi constatino errori; quindi vidimano i tre giornali.

c) Il sottufficiale in comando compila il prospetto sui dati così accertati dall'Ingegnere e dall'Ufficiale dirigente e li consegna a quest'ultimo, debitamente liquidati, per l'ulteriore invio all'ufficiale tecnico.

Art. 95.

L'Ingegnere capo, constatata la regolarità delle liquidazioni provvede al pagamento delle somme dovute al personale, intestando il buono a favore dell'Ufficiale dirigente, a sensi del già citato art. 61.

Capitolo IX.

Norme generali punitive per il personale civile.

Art. 96.

Ciascuno dei componenti il personale civile degli incrociatori deve in servizio obbedienza pronta, rispettosa ed assoluta a chi gli è superiore nel grado o nel comando. Deve inoltre avere per tutti i superiori deferenza e rispetto in ogni tempo e luogo, anche fuori di servizio.

Nelle relazioni con le autorità locali e coi cittadini, il personale civile dovrà sempre ricordarsi di essere al servizio del R. Governo e quindi eviterà atti e parole che possono scemare il prestigio ed il decoro, o dare motivi di censura sul contegno in pubblico o nella vita privata.

Art. 97.

Al personale civile possono applicarsi le punizioni seguenti:

a) ammonizione scritta;

b) sospensione della mercede;

c) retrocessione;

d) trasloco a proprie spese;

e) minaccia formale di licenziamento dal servizio;

f) licenziamento dal servizio.

Art. 98.

L'ammonizione ha luogo per lievi e non ripetute infrazioni ai doveri disciplinari e professionali.

La sospensione della mercede, fino al limite di 30 decimi, per mancanze più gravi o per recidiva in mancanze lievi, viene inflitta dall'Ufficiale dirigente, se le infrazioni sono d'indole disciplinare, o dall'Ingegnere delegato, se d'indole tecnica.

L'applicazione di esse sarà di volta in volta comunicata all'Ingegnere capo dell'ufficio tecnico.

Le sospensioni superiori a trenta decimi sono inflitte dall'Ingegnere capo, su proposta degli Ufficiali dirigenti e dell'Ingegnere delegato.

Così pure il trasloco a spese dell'operaio e la minaccia di licenziamento.

La retrocessione di classe ed il licenziamento degli operai dal servizio sono proposti al Ministero dall'Ingegnere capo, che, in questo ultimo caso, ordina anche la sospensione dalle funzioni e dalla paga in attesa delle decisioni superiori.

Art. 99.

La recidiva nelle mancanze indicate nelle tabelle *A* e *B* che seguono, viene punita col doppio, e ripetendosi, col triplo della sospensione.

La recidiva persistente potrà essere punita dall'Ingegnere capo col trasloco dell'operaio, senza indennità, nè rimborso di spese, oppure dal Ministero, sopra proposta dell'Ingegnere medesimo con la retrocessione di classe da sei mesi a due anni.

Quando si tratti di mancanze, che rendano incompatibile la permanenza dell'operaio nella stazione, il trasloco a proprie spese potrà essere applicato anche senza che siasi verificata recidiva.

Art. 100.

Quando, malgrado le suddette punizioni, l'operaio si dimostrasse incorreggibile, gli sarà in modo formale minacciato il licenziamento, che avrà, senz'altro, effetto alla prima mancanza.

La minaccia del licenziamento dal servizio cesserà di avere efficacia se l'operaio avrà tenuto buona condotta durante un anno dalla data della diffida.

Il licenziamento può aver luogo anche senza previa diffida, quando si commettano le mancanze indicate nella seguente tabella *C*.

Art. 101.

In quanto alle mancanze non indicate esplicitamente nelle tabelle *A* e *B*, si applicheranno le punizioni stabilite per le mancanze prevedute, che presentano con quella maggior analogia.

TABELLA A.

Num. d'ordine	Mancanze disciplinari	Sospensione della mercede in decimi di giornata	*Annotazioni*
1	Trascurare la nettezza della tenuta di lavoro.	2	
2	Discutere ad alta voce a bordo, od in officina	5	
3	Altercare fra compagni id. id.	Da 5 a 30	
4	Procedere a vie di fatto fra compagni . . .	Da 10 a 100	
5	Omettere il saluto ai superiori	5	
6	Fare indebite osservazioni ai superiori. .	Da 5 a 20	
7	Usare modi scorretti, o dare risposte scorrette ai superiori. .	Da 10 a 50	
8	Usare parzialità od ingiustizie verso i dipendenti.	Da 10 a 50	
9	Usare modi scorretti verso i dipendenti .	Da 5 a 20	
10	Mancare di puntualità nell' osservanza dell'orario per il lavoro di bordo o di officina (nei limiti di 1/4 d'ora).	1	
11	C. s. (nei limiti di 1/2 ora)	2	
12	C. s. (nei limiti di una ora)	5	
13	C. s. (oltre il limite di un'ora)	Da 5 a 20	
14	Mancanza di puntualità nell'imbarco per il servizio al confine (nei limiti di 1/4 d'ora)	5	
15	C. s. (nei limiti di 1/2 ora).	10	
16	Ritardare all' imbarco oltre il detto limite di 1/2 ora, obbligando così a disporre l'imbarco di altri in propria vece.	50	
17	Rifiutare momentaneamente di prestar servizio, adattandosi però subito ad eseguirlo	Da 10 a 20	
18	Trasmettere domande per via non gerarchica	5	
19	Presentare domande collettive	Da 10 a 30	
20	Scrivere proteste contro superiori	20	
21	Scrivere proteste collettive contro superiori.	50	
22	Allontanarsi nelle ore di franchigia, senza permesso, dal comune di residenza, non oltrepassando però il confine	10	
23	C. s. oltrepassando il confine	20	
24	Oltrepassare il confine avendo il permesso di assentarsi dalla residenza.	10	
25	Presentarsi ubbriaco in servizio	Da 10 a 100	
26	Dormire durante il servizio	Da 10 a 50	
27	Giuocare a bordo. . .	50	
28	Frequentare la compagnia di persone riconosciute dedite al contrabbando . . .	Da 50 a 100	
29	Altercare con privati in luoghi pubblici . .	Da 10 a 50	
30	Tenere, in qualsiasi modo, condotta scorretta in luoghi pubblici .	Da 10 a 50	
31	Procedere a vie di fatto contro privati, senza constatata provocazione	50	
32	Contrarre debiti e non pagarli	Da 10 a 50	
33	Mantenere scandalose relazioni	50	
34	Manifestare idee sovversive.	Da 20 a 100	
35	Esprimere apprezzamenti calunniosi sui superiori o sul servizio .	Da 50 a 100	
36	Favorire in qualsiasi modo la mancanza di un compagno.	la punizione è uguale a quella inflitta al compagno.	
37	Tollerare le mancanze dei subalterni . .	Da 10 a 50	
38	Ritardare od omettere di dare partecipazione di malattie . .	5	
39	Simulare malattie . .	50	

Num. d'ordine	Mancanze disciplinari	Sospensione della mercede in decimi di giornata	Annotazioni
40	Distrarre materiali dell'amministrazione per uso individuale o collettivo	Da 20 a 100	Oltre la rifusione del prezzo.
41	Abbandonare il posto durante il servizio .	Da 10 a 100	
42	Assentarsi arbitrariamente dalla residenza fino a cinque giorni.	Da 10 a 50	Oltre la ritenuta della mercede per i giorni di assenza.
43	Disubbidire agli ordini dei superiori . . .	Da 10 a 50	

TABELLA B.

Num. d'ordine	Mancanze nell'esecuzione dei doveri professionali	Sospensione della mercede in decimi di giornata	Annotazioni
1	Non eseguire la completa pulizia ai locali, macchinari e congegni.	Da 2 a 10	
2	Trascurare la tenuta dei libri di bordo, o la compilazione dei verbali	Da 2 a 10	
3	Omettere di notare sui libri o di riferire qualche avaria verificatasi	Da 10 a 50	
4	Notare sui libri notizie non conformi al vero.	Da 10 a 100	
5	Cagionare avarie di qualsiasi genere.	Da 10 a 100	Oltre la ritenuta sui compensi stabilita dagli art. 87 e 88.
6	Smarrire utensili o produrre guasti . . .	Da 5 a 10	Il pagamento del materiale smarrito o le spese di riparazione sono a carico di chi ha smarrito o guastato il materiale stesso.
7	Sciupare i materiali di consumo	Da 10 a 50	Oltre le ritenute previste dagli art. 89 e 90.
8	Omettere di eseguire lavori ordinati, od eseguirli non in conformità alle prescrizioni, o non usando, scientemente, la necessaria diligenza .	Da 5 a 50	
9	Scaricare, senza necessità, vapore in qualsiasi modo per affrettare lo esaurimento della pressione . .	Da 10 a 20	
10	Scaricare il fuoco, senza necessità, per sollecitarne lo spegnimento.	Da 20 a 30	
11	Non raggiungere, per negligenza, la pressione di caldaia prescritta all'ora di partire dagli ormeggi .	Da 20 a 50	
12	Non mantenere, per incuria, la pressione prescritta nel servizio di guardia.	Da 10 a 50	
13	Non mantenere la velocità di macchina prescritta o comandata	Da 10 a 50	
14	Non mantenere, per incuria, le costanti elettriche prescritte durante il servizio di guardia	Da 10 a 20	
15	Non collocare l'arco elettrico sull'asse dello specchio del proiettore	Da 5 a 20	
16	Eseguire lavori di innovazioni non autorizzate	Da 10 a 30	
17	Eseguire riparazioni o lavori di ricambio, senza attenersi alle prescrizioni regolamentari	Da 5 a 10	
18	Non mantenere a bordo i materiali prescritti.	Da 10 a 20	
19	Tenere in disordine i materiali a bordo o in magazzino . . .	Da 5 a 10	
20	Omettere di verificare o curare il regolare funzionamento dei congegni di bordo .	Da 10 a 20	

TABELLA C.

Num. d'ordine	Mancanze che danno luogo al licenziamento immediato
1	Grave insubordinazione.
2	Rifiuto assoluto di prestar servizio in qualsiasi caso.
3	Tentativo di ricatto o di scrocco.
4	Grave sfregio contro le istituzioni o le Autorità costituite.
5	Grave scandalo in pubblico.
6	Risse con ferimento o reati di qualsiasi specie.
7	Tentativo di contrabbando.
8	Connivenza con i contrabbandieri.
9	Vendita dolosa di materiali di proprietà dell'Amministrazione.
10	Avarie che rivestono un carattere grave con danno effettivo del servizio e delle persone.
11	Assenza arbitraria dalla residenza oltre cinque giorni.

TITOLO III.
Materiali e lavori

—

CAPITOLO X.
Acquisti dei Materiali.

Art. 102.

Entro il mese di aprile di ogni anno, l'Ufficio tecnico di finanza di Milano trasmette al Ministero per l'approvazione, in doppio esemplare, il preventivo generale dei materiali da acquistarsi, per i lavori e per le somministrazioni agli incrociatori, nell'esercizio finanziario seguente.

Il Ministero provvede agli acquisti per mezzo dell'Ufficio tecnico stesso, quando non creda di provvedervi direttamente, mediante contratti ad incanti pubblici, a licitazione o trattativa privata o ad economia, osservate le formalità prescritte dal Regolamento sulla contabilità generale dello Stato.

I contratti vengono in massima stipulati dinanzi l'Ingegnere capo dell'Ufficio tecnico.

Art. 103.

L'Ufficio tecnico compila i capitolati d'oneri che debbono servire di base ai contratti; acquista ad economia con i fondi posti a sua disposizione o con quelli anticipatigli, senza bisogno di ulteriore autorizzazione, gli oggetti ed i materiali indicati nel preventivo annuale, quando la fornitura di essi non sia regolata da contratti e quando non convenga darne l'ordinazione all'estero.

Quando trattisi di contratti per forniture a richiesta provvede per le ordinazioni ai fornitori dei materiali occorrenti, liquidando i conti relativi secondo le disposizioni dei rispettivi capitolati.

Art. 104.

Al pagamento delle forniture dipendenti da contratti, o fatte all'estero, provvede il Ministero con mandati diretti in base alle fatture liquidate dall'Ufficio tecnico e corredate dal verbale di collaudo e degli scontrini dei buoni di carico nell'inventario.

CAPITOLO XI.
Contabilità dei materiali.

Art. 105.

Per gli acquisti, le somministrazioni, la custodia e la manutenzione dei materiali degli incrociatori è istituito un magazzino centrale presso l'Ufficio tecnico di finanza in Milano, sotto la direzione e la responsabilità dell'Ingegnere delegato, colle funzioni di economo consegnatario.

L'Ingegnere suddetto si considera consegnatario anche del materiale dato in uso e in dotazione alle varie stazioni d'incrociatori ed alle officine; però la sua responsabilità, in questo caso, s'intende limitata ai soli obblighi imposti dall'art. 30 del Regolamento di contabilità generale dello Stato.

Art. 106.

Il materiale degli incrociatori e delle barche è classificato nel seguente modo:

a) Scafi e relativi accessori;
b) Macchine e parti di macchine;
c) Strumenti;
d) Utensili;
e) Attrezzi e cordami;
f) Mobili;
g) Libri e pubblicazioni diverse;
h) Materiali diversi da lavoro;
i) Materiali diversi di quotidiano consumo.

Con apposite tabelle, approvate dal Ministero, saranno indicati gli oggetti ed i materiali che dovranno comprendersi in ciascuna categoria.

Art. 107.

Per tenere in evidenza la situazione della contabilità del materiale, è aperto al principio dell'anno finanziario, presso il magazzino centrale ed a cura dell'Ingegnere delegato, un registro di carico e scarico, nel quale sono riportate le consistenze dell'ultimo inventario annuale e vengono successivamente registrati i buoni di carico e di scarico, di cui al seguente articolo.

In tale registro i materiali devono essere distinti secondo la classificazione stabilita dall'articolo precedente.

Art. 108.

Tutte le variazioni che avvengono durante l'anno nella consistenza del materiale, sono comprovate mediante *Buoni di carico e di scarico* emessi dall'Ingegnere capo e controfirmati dall'Ingegnere delegato.

Art. 109.

L'emissione dei buoni di scarico dev'essere autorizzata dal Ministero, salvo si tratti dei materiali delle classi *H* e *I*, oppure di oggetti sottoposti a riparazione, od a trasformazione da riportarsi in carico senza diminuzione di valore.

Contemporaneamente al buono di scarico dei materiali della classe *H*, o di quelli da trasformare, o riparare, dovrà emettersi il buono di carico dei materiali ricavati, trasformati o riparati.

Per gli scarichi autorizzati in seguito a vendita od a passaggio degli oggetti ad altro inventario, i buoni dovranno essere muniti della dichiarazione di ricevuta dell'acquirente o del nuovo consegnatario.

Sui buoni di scarico infine riferentisi a vendite saranno altresì indicati il numero e la data delle quietanze di Tesoreria, come pure la differenza tra il valore d'inventario e quello ricavato.

Art. 110.

La distruzione, la perdita, e il deterioramento eccezionale dei materiali inscritti nell'inventario non possono giustificarsi che col fornire la prova dell'intervento di cause di forza maggiore.

Se la giustificazione non è ritenuta valida dal Ministero, il consegnatario ed il custode responsabile devono pagare il valore degli oggetti mancanti, o risarcire il danno derivato all'Amministrazione dell'eccezionale deterioramento.

Le somme a tale fine ricuperate sono dall'Ingegnere capo versate nella sezione di Tesoreria, a titolo di proventi eventuali.

Lo stesso procedimento sarà seguito quando si apportino ai materiali, trasformazioni con diminuzione di valore, non previamente autorizzate dal Ministero.

Art. 111.

Gli oggetti di dotazione, le macchine, gli strumenti, gli utensili ed i materiali in genere che per vetustà o per altra causa non servono più allo scopo a cui erano destinati, e non sieno suscettibili di riparazione, vengono dichiarati dal Ministero fuori di uso in seguito a proposta dell'Ufficio tecnico di finanza. Continueranno però a figurare nell'inventario col primitivo loro valore, e coll'annotazione che sono stati posti fuori uso, fino a quando non ne sia avvenuta la vendita, a meno che non si tratti di oggetti utilizzabili come materia prima nei lavori di officina o di bordo, nel qual caso il Ministero ne potrà ordinare il passaggio alla classe *H* od *I* dell'inventario col nuovo valore ad essi attribuito dall'Ufficio tecnico.

Art. 112.

I materiali posti fuori d'uso, i residui della lavorazione, i cascami di ogni specie e il polverino di carbone che non sia direttamente utilizzabile, dovranno custodirsi in magazzino per essere alienati, versandone l'importo in Tesoreria.

L'Ufficio tecnico farà, a tale scopo, le opportune proposte al Ministero.

Art. 113.

Il Ministero potrà ordinare la distruzione dei materiali od oggetti inservibili. In tal caso la distruzione risulterà da un verbale firmato dall'Ufficiale dirigente o dal capo-officina e vistato dall'Ingegnere capo dell'ufficio tecnico.

In appoggio a questo verbale, sarà emesso il buono di scarico dall'inventario.

Art. 114.

I materiali delle classi *II* ed *I* si scaricano, senza l'autorizzazione del Ministero, con corrispondente buono emesso nei casi seguenti:

1. Alla fine di ogni trimestre, sulle risultanze dei prospetti delle variazioni, compilati dagli Ufficiali dirigenti;

2. All'esaurimento di ciascuna specie di materiale per le sole deficienze riscontrate e giustificate;

3. Quando avvenga cambiamento dell'Ingegnere delegato.

Art. 115.

A corredo dei rendiconti mensili di spesa, oltre ai buoni di carico nell'inventario, dovrà unirsi un elenco nominativo dei materiali acquistati nel mese, munito della firma dell'Ingegnere delegato e del visto dell'Ingegnere capo dell'Ufficio tecnico.

Art. 116.

Gli Ufficiali dirigenti sono *consegnatari* di tutti i materiali delle rispettive stazioni e ne rispondono verso il Magazzino centrale.

Sono *custodi responsabili*, o capi-carico dei materiali:

di coverta, i sottufficiali in comando;

di macchina, i macchinisti di bordo;

di complesso elettrico, gli elettricisti di bordo;

di magazzino, di cantiere e di officina, i capi-officina.

Art. 117.

L'Ufficiale dirigente compila un registro partitario, inscrivendovi per classi tutti i materiali di ciascuna stazione ad eccezione di quelli della categoria *I*, e lo trasmette in duplo all'Ufficio tecnico di finanza.

Questo ne trattiene un esemplare, per essere tenuto al corrente dall'Ingegnere delegato, e restituisce all'Ufficiale l'altro esemplare, dopo averlo numerato e contrassegnato su ogni mezzo foglio.

Identico registro e per le stesse formalità è trasmesso dai singoli custodi responsabili all'Ufficiale dirigente, per tutti i materiali, che non siano d'ordinario consumo, ad essi affidati in consegna.

I detti partitari vengono tenuti al corrente registrandovi successivamente, giorno per giorno, i materiali ricevuti e quelli restituiti, e si rinnovano ogni volta che venga compilato un nuovo inventario.

Art. 118.

Per la contabilità dei materiali di consumo l'Ufficiale dirigente ed il capo-officina tengono ciascuno un registro conto corrente mensile, nel quale sono registrati, giorno per giorno, i materiali ricevuti, quelli consumati in officina e quelli passati ad altri custodi.

Sul registro conto-corrente il movimento dei materiali di consumo deve risultare distintamente per ogni custode e per l'officina locale.

Art. 119.

Nessun invio di materiale può farsi dal Magazzino centrale alle Tenenze, senza regolare nota di spedizione in duplo, firmata dall'Ingegnere delegato e vidimata dall'Ingegnere capo.

Analoga prescrizione dev'essere osservata dagli Ufficiali dirigenti riguardo agli oggetti da inviarsi al Magazzino centrale.

Art. 120.

Nessun passaggio di materiali può farsi fra i custodi responsabili, senza presentazione di apposita richiesta per parte di quello che deve ricevere i materiali. A tal fine ogni custode responsabile ha in consegna un fascicolo di richieste a matrice, figlia e scontrino, fornito dall'Ufficiale dirigente.

Art. 121.

Le richieste relative al prelevamento di materiali da lavoro e di consumo dal magazzino sono presentate, unite alle matrici ed agli scontrini, al capo-officina, il quale provvede alla consegna di materiali, ne ritira ricevuta sulla richiesta figlia e sullo scontrino, ne effettua lo scarico dai registri e quindi trasmette subito la richiesta figlia all'Ufficiale dirigente coll'attestazione firmata di aver conseguito le registrazioni prescritte. Per i materiali da usarsi in officina il capo-officina spedisce ugualmente la richiesta all'Ufficiale dirigente, dopo di averla munita delle attestazioni di cui al precedente comma. Le richieste relative agli altri passaggi di materiali fra custodi responsabili non possono farsi che in seguito ad autorizzazione speciale dell'Ufficiale dirigente al quale saranno presentate per la vidimazione, da chi deve ricevere i materiali.

Le richieste in tal modo approvate equivalgono ad ordini di consegna per colui che ha in custodia gli oggetti, il quale li cede ritirando ricevuta sulla richiesta figlia e sullo scontrino, li scarica dai registri, e quindi trasmette subito la richiesta stessa all'Ufficiale dirigente, coll'attestazione firmata di avere eseguito le registrazioni prescritte.

Quando debbansi restituire materiali al magazzino locale, i capi carico ne trasmettono la distinta all'Ufficiale dirigente, il quale fa compilare dal capo-officina la richiesta corrispondente.

Art. 122.

In base alle richieste che gli pervengono a norma del precedente articolo, l'Ufficiale dirigente apporta le variazioni ai partitari ed al registro conto corrente, e si assicura che le stesse variazioni siano state eseguite dai custodi responsabili che ricevettero e spedirono i materiali.

Le richieste stesse rimangono a corredo della contabilità della Tenenza.

Art. 123.

I passaggi di materiali da una Tenenza all'altra si giustificano con scambio di note di spedizione tra la Tenenza che spedisce ed il magazzino centrale, e tra questo e la Tenenza che riceve.

Art. 124.

Ogni scarico di materiali da lavoro deve essere giustificato coll'indicazione dell'impiego fattone e con la prova di avere riportati in carico gli oggetti ricavati.

Lo scarico dal partitario dei materiali da lavoro impiegati da ogni custode responsabile ed il carico degli oggetti ricavati si eseguiscono dal custode stesso a lavoro compiuto, ma non diventano definitivi, finchè non sia stato approvato dall'Ufficiale dirigente il prospetto delle variazioni da presentarsi a norma dell'articolo seguente.

Lo scarico dei materiali di consumo dal registro conto-corrento di magazzino si effettua all'atto della consegna dei materiali ai custodi responsabili od all'officina.

Art. 125.

Sulle risultanze del registro partitario e del conto-corrente il capo-officina trasmette all'Ufficiale dirigente:

a) Un prospetto trimestrale delle variazioni, sul quale sono descritti i movimenti di carico e di scarico dei materiali, esclusi quelli di quotidiano consumo;

b) La situazione mensile dei materiali di consumo distintamente per ogni custode responsabile e per l'officina.

Analoghi elaborati sono trasmessi all'Ufficiale dirigente dagli altri custodi responsabili, rilevandoli dai partitari e dalle matrici delle richieste colle giustificazioni relative al consumo dei materiali da lavoro, al cui scarico non corrisponde il carico degli oggetti ricavati.

Art. 126.

Sulle risultanze del registro partitario della Tenenza e dei prospetti pervenutigli, ogni Ufficiale dirigente trasmette all'Ufficio tecnico, in duplo esemplare, elaborati analoghi a quelli indicati nell'articolo precedente.

Art. 127.

L'Ufficio tecnico verifica, corregge ed approva tali due elaborati, emette i buoni di carico e di scarico occorrenti e restituisce un esemplare dei prospetti alla Tenenza, munito di approvazione.

La Tenenza si dà carico sul registro partitario degli oggetti ricavati dai materiali da lavoro e restituisce, approvato e munito delle opportune rettificazioni, un esemplare del prospetto delle variazioni ad ogni custode responsabile, per rendere definitive le operazioni di carico e scarico avvenute.

Art. 128.

Venti giorni prima della fine di ogni trimestre il capo-officina deve presentare all'Ufficiale dirigente la richiesta dei materiali che presumibilmente occorreranno nel trimestre successivo, previa concerti coi custodi responsabili circa la specie e la quantità dei materiali, di cui possono abbisognare per l'esecuzione dei lavori prevedibili.

Tale richiesta si compila in tre originali, dei quali, la matrice resta presso il magazzino e gli altri due vengono inviati all'Ufficio tecnico di finanza di Milano, almeno quindici giorni prima dello scadere del trimestre.

Eseguita la spedizione dei materiali, l'Ufficio tecnico restituisce alla Tenenza un esemplare della richiesta, sulla quale sono indicate distintamente le quantità dei materiali spediti.

La Tenenza fa verificare i materiali e riportare sulla matrice le quantità riscontrate, provvede alle registrazioni sui partitari e sui registri conto-corrente, e restituisce quindi la richiesta all'Ufficio tecnico, munita della dichiarazione di ricevuta.

Art. 129.

Alla fine di ogni esercizio finanziario, l'Ingegnere delegato procederà, entro il più breve termine possibile, ad un'ispezione generale delle contabilità dei materiali successivamente in ciascuna stazione, verificando in confronto delle risultanze dei propri registri le scritture degli Ufficiali dirigenti e dei singoli custodi responsabili e constatando le rimanenze effettive dei materiali ed oggetti in genere.

Le deficienze risultanti nei materiali di consumo potranno essere conguagliate dall'Ufficio tecnico, coll'emissione di corrispondente buono, semprechè esso riconosca che derivano da cause plausibili.

In caso contrario il custode responsabile, a cui sono imputate le deficienze, ne deve pagare l'importo.

Art. 130.

Alla fine di ogni esercizio finanziario, l'Ufficio tecnico di finanza rende il conto giudiziale relativo al movimento di tutti i materiali presso il magazzino centrale e le varie stazioni; e compila e trasmette al Ministero un prospetto delle variazioni avvenute nella consistenza di ciascuna specie di materiali, corredato dei buoni di scarico emessi.

Trasmette inoltre un prospetto riassuntivo indicante per ciascuna categoria di materiali: la rimanenza a valore, al principio ed alla fine dell'esercizio, gli aumenti e le diminuzioni verificatesi durante l'anno e le cause che le hanno determinate.

Art. 131.

Nel caso di sostituzione dell'Ingegnere delegato, degli Ufficiali dirigenti o di altri consegnatari o custodi responsabili, sarà redatto in triplo esemplare un processo verbale di consegna fra il cessante ed il subentrante, riportandovi il riassunto delle risultanze dei registri partitari e di conto-corrente.

Al verbale si unirà un prospetto riepilogativo dei materiali ed oggetti effettivamente riscontrati in rimanenza, ed un esemplare così corredato verrà trasmesso all'Ufficio tecnico di Milano, che lo confronterà con le sue scritture per determinare le eventuali responsabilità del consegnatario cedente.

Con decreto Reale, da emettersi sentita la Corte dei Conti ed il Consiglio di Stato, saranno stabilite le cautele alle quali deve essere sottoposta la gestione dei consegnatari del materiale addetto al servizio contemplato nel presente Regolamento.

CAPITOLO XII.

Lavori.

Art. 132.

Non possono eseguirsi lavori di alcuna specie agli incrociatori ed ai macchinari senza averne avuta l'autorizzazione dall'Ufficio tecnico di finanza di Milano, o, nei casi urgenti, dall'Ingegnere delegato.

È fatta eccezione pei lavori di piccola manutenzione indicati nel seguente articolo, e per quelli che si rendono necessari, in seguito ad avarie in navigazione, per evitare interruzioni di servizio, nel qual caso però dovrà essere data immediata relazione all'Ufficio tecnico, tanto dell'avaria che dei provvedimenti presi per ripararla.

Art. 133.

I lavori di piccola manutenzione che possono eseguirsi senza preventiva autorizzazione dell'Ufficio tecnico, sotto la responsabilità del capo-officina, sono i seguenti:

1. Ripulitura e pitturazioni interne e fuori d'acqua;
2. Serraggi di cuscinetti e di articolazioni;
3. Ricambi di guarnizione ai pressatrecce, allo briglie ed agli accoppiatoi;
4. Ricambio e ritaglio di valvole alle pompe d'aria;
5. Smerigliatura di rubinetti, di seggi di valvole e delle relative valvole;
6. Ricambi di chiavarde, dadi e copiglio;
7. Riparazioni ordinarie alle carboniere, ai cenerai, alle graticole ed all'altare del forno;
8. Ricambi di tubi di livello;
9. Smontamento e visite di organi di macchinari;
10. Riparazioni ordinarie di draglie, candelieri, carabottini e paglioli;
11. Riparazioni ordinarie di bozzelli, cordami, tende e vele;
12. Riparazioni di circuiti esterni delle dinamo e manutenzione ordinaria delle lampade e del proiettore.

Art. 134.

Tutti gli altri lavori di qualsiasi specie, da eseguirsi nel periodo di riposo degli incrociatori, devono formare oggetto di programmi speciali da sottoporsi all'approvazione dell'Ufficio tecnico e da compilarsi colle norme del presente regolamento, dai sottufficiali in comando, dai macchinisti o dagli elettricisti, e da rivedersi dal capo-officina, tenuti presenti i risultati delle visite da lui eseguite agli scafi ed ai macchinari, e le annotazioni relative fatte sui registri di servizio.

Tali programmi sono presentati in doppio esemplare, cinque giorni prima di ogni periodo di riposo, all'Ufficiale dirigente, il quale li trasmette subito per l'approvazione dell'Ufficio tecnico.

I lavori che saranno riconosciuti necessari durante il periodo di riposo o durante quello di servizio, che non fossero stati compresi nel programma, dovranno pure essere sottoposti all'approvazione dell'Ufficio tecnico con speciale proposta.

Art. 135.

L'Ufficio tecnico di finanza, riconosciuta la convenienza di eseguire i lavori descritti nei programmi, ne restituisce un esemplare munito di approvazione, senza la quale i lavori stessi non possono di regola essere eseguiti.

In caso d'urgenza assoluta, il capo-officina potrà fare intraprendere l'esecuzione dei lavori strettamente indispensabili, anche se non compresi nel programma, richiedendone l'autorizzazione all'Ufficiale dirigente, il quale ne dovrà subito informare l'Ufficio tecnico.

Art. 136.

Pei lavori da eseguirsi sullo scalo il capo-officina, col concorso dei sottufficiali in comando, dei macchinisti e degli elettricisti, compila, entro il mese di gennaio, distintamente per ogni incrociatore, un programma sommario dei lavori occorrenti agli scafi, alle caldaie, ai macchinari ed ai complessi elettrici, dichiarando quali di essi sono ritenuti più urgenti e indicando il tempo presuntivamente necessario per la loro esecuzione.

Tale programma sommario deve essere rimesso entro il mese stesso, in duplo originale, all'Ufficiale dirigente che lo trasmette all'Ufficio tecnico per l'approvazione.

Art. 137.

L'Ufficio tecnico restituisce ad ogni Tenenza, entro la prima metà del mese di febbraio, un esemplare del programma approvato e stabilisce l'ordine in cui gli incrociatori dovranno essere alati sullo scalo.

Tale ordine potrà essere variato su proposta dell'Ingegnere delegato; per plausibili ragioni di servizio.

Art. 138.

Nella quindicina che precede l'alaggio sullo scalo dei singoli incrociatori, il capo-officina, col concorso del sottufficiale in comando, del macchinista e dell'elettricista, compila il programma particolareggiato dei lavori di ogni specie da eseguirsi, descrivendo singolarmente i lavori stessi ed indicando quali di essi possono eseguirsi nell'officina locale, nonchè il tempo presuntivo che potranno richiedere.

Tale programma, consegnato in doppio originale all'Ufficiale dirigente, viene trasmesso all'Ufficio tecnico, il quale ne restituisce un esemplare munito di approvazione.

Art. 139.

Sono di spettanza del personale civile tutti i lavori da congegnatore, da calderaio e da carpentiere che occorr no tanto ai macchinari, che agli scafi ed al materiale, e di regola dovranno eseguirsi dal personale civile senza il sussidio dell'industria privata.

La raschiatura e la dipintura degli scafi, della coverta e dei locali d'alloggio, di poppa e dei magazzini, sono di spettanza del personale di coverta.

La raschiatura e pitturazione dei locali di caldaia, di macchina e del complesso elettrico, delle carboniere, della cassa a fumo, dei cenerai e dei fumaiuoli sono pure di spettanza del personale di coverta, quando vengono sbarcati i macchinari per radicali riparazioni ed in tutti gli altri casi nei quali l'Ingegnere delegato crede opportuno di ciò ordinare.

Art. 140.

Durante il periodo di alaggio dell'incrociatore sullo scalo, il personale di coverta provvederà al ricambio della boa d'ormeggio, con altra di scorta, ed alla raschiatura e pitturazione di quella rimossa.

Il ricambio annuale e la manutenzione delle boe di rifugio saranno eseguite, sui laghi Maggiore e di Garda, dal personale di coverta dell'incrociatore in riserva, e, sul lago di Lugano, dal personale che sarà, volta per volta, designato dall'Ufficiale dirigente, previo concerto con l'Ingegnere delegato.

Art. 141.

Le riparazioni ed i lavori di piccola manutenzione delle barche sussidiarie di perlustrazione di proprietà dello Stato saranno eseguite dal personale degli incrociatori, eccetto i casi in cui l'Ufficio tecnico creda necessario di ricorrere all'industria privata

Visto, d'ordine di S. M.
Il Ministro Segretario di Stato per le Finanze
CARMINE.

Il Numero **XXVI** *(Parte supplementare) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Veduto l'articolo 31 della legge 8 luglio 1862, n. 680;

Veduti i Regi decreti 11 ottobre 1863, n. 922, 13 ottobre 1881, n. 320, e 24 giugno 1888, n. 3002 (parte supplementare);

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per l'Agricoltura, Industria e Commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

I Regi decreti 11 ottobre 1863, n. 922, 13 ottobre 1881, n. 320, e 24 giugno 1888, n. 3002 (parte supplementare) sono abrogati, ed alle relative disposizioni sono sostituite le seguenti:

1°) La Camera di commercio ed arti di Girgenti è autorizzata ad imporre, per tutto l'anno 1900, una tassa sulle polizze di carico che si faranno nel suo Distretto.

2°) Detta tassa varierà secondo la specie delle merci e sarà proporzionata alla loro quantità, a norma della seguente tariffa:

a) Mandorle senza guscio, per ogni quintale metrico dieci cent. di lira
b) Olio d'oliva » » cinque »
c) Lana grezza » » dieci »
d) Soda » » uno »
e) Formaggi » » dieci »
f) Salgemma » » uno »
g) Salami » » cinque »
h) Zolfo grezzo e raffinato, per ogni quintale cinque millesimi di lira
i) Sommaco, per ogni quintale metrico un millesimo »
l) Solfato di stronziana » » un centesimo »
m) Gesso, per ogni » » cinque millesimi »
n) Sanza d'oliva » » un centesimo »
o) Generi non nominati » » un centesimo »

3°) Sono incaricati della riscossione di questa tassa i contabili delle Dogane; il compenso loro dovuto per tali riscossioni è stabilito al 2,50 0[0.

Le analoghe norme di contabilità verranno fissate dalla Direzione di Dogana del Distretto Camerale, d'accordo con la Camera di commercio ed arti di Girgenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° febbraio 1900.

UMBERTO.

A. SALANDRA.

Visto, *Il Guardasigilli:* A. BONASI.

La Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene i seguenti Regi decreti, sotto il numero a caduno preposto, ed emanati:

Sulla proposta del Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio:

N. **XXV** (Dato a Roma il 21 gennaio 1900), col quale è approvato il nuovo Statuto della Cassa di Risparmio di Padova.

Sulla proposta del Ministro della Guerra:

N. **XXVII** (Dato a Roma il 1° febbraio 1900), col quale si determinano le zone di servitù militare attorno la polveriera grande di Rivoli Veronese.

MINISTERO DEL TESORO

RIASSUNTO DEL CONTO

CONTO di

DARE

I. Fondi di Cassa alla chiusura dell'esercizio 1898-99.	Contanti nella Tesoreria Centrale, nelle Sezioni di Tesoreria provinciali e valori presso la Zecca		254,815,776 18	
	Fondi in via ed all'estero		57,931,085 01	
				312,746,861 19

Incassi di Tesoreria dal 1° luglio 1899 al 31 Gennaio 1900.

		Mese	Precedenti (1)	Totale	
II. Per entrate di bilancio.	Categoria I. Entrate effettive ordinarie e straordinarie	122,137,801 82	841,491,353 03	963,629,157 85	
	Id. II. Costruzioni di ferrovie	25,858 76	750,841 65	776,700 41	
	Id. III. Movimento di capitali	622,428 60	8,234,466 54	8,856,895 14	
	Id. IV. Partite di giro	2,779,587 11	13,448,337 07	16,227,924 18	
		125,565,679 29	863,924,998 29	989,490,677 58	989,490,677 58
III. Per debiti e crediti di Tesoreria.	In conto debiti	260,309,216 59	1,480,863,716 31	1,741,172,932 90	
	In conto crediti	129,057,414 35	317,934,055 14	446,991,469 49	
		389,366,630 94	1,798,797,771 45	2,188,164,402 39	2,188,164,402 39
				Totale . . .	3,490,401,941 16

Situazione dei debiti

Debiti di Tesoreria	Situazione al 30 giugno 1899	Variazioni		Situazione al 31 gennaio 1900
		Aumenti (incassi)	Diminuzioni (pagamenti)	
I. Buoni del Tesoro	297,106,000 —	222,970,000 —	240,089,000 —	279,987,000 —
II. Vaglia del Tesoro	20,446,755 43	779,009,641 04	776,442,843 50	23,013,552 97
III. Banche - Conto anticipazioni statutarie	—	171,000,000 —	86,000,000 —	85,000,000 —
IV. Aministr. del Debito pubblico in conto corr. infruttifero	208,234,541 39	224,510,459 69	213,678,399 32	219,066,601 76
V. Id. Fondo Culto id. id.	15,995,578 22	15,694,523 75	15,588,754 06	16,101,347 91
VI. Altre Amministrazioni in conto corrente fruttifero	33,440,360 48	10,161,220 05	17,417,612 24	26,183,968 29
VII. Id. id. id. infruttifero.	25,324,933 29	142,519,887 59	131,798,712 17	33,046,108 71
VIII. Conto corrente per l'emissione dei Buoni di cassa	110,000,000 —	—	68,018,931 —	41,981,069 —
IX. Incassi da regolare	57,028,951 65	175,307,200 78	206,923,428 45	25,412,723 98
Biglietti di Stato emessi per l'art. 11, legge 3 marzo 1898, n. 47	11,250,000 —	—	—	11,250,000 —
Totale dei debiti.	778,827,120 46	1,741,172,932 90	1,758,957,680 74	761,042,372 62

(1) Tenuto conto delle variazioni per sistemazione delle scritture.

RIEPI

Conto di Cassa	
Situazione dei crediti di Tesoreria	
Totale dell'attivo	
Situazione dei debiti di Tesoreria	
Situazione di Cassa { Attiva	
Situazione di Cassa { Passiva	

Direzione Generale del Tesoro

DEL TESORO al 31 gennaio 1900.

CASSA.

AVERE

Pagamenti di Tesoreria dal 1° luglio 1899 al 31 gennaio 1900.

		Mese	Precedenti (1)	Totale	
I. Per spese di bilancio.	Ministero del Tesoro	9,434,654 39	385,434,782 55	394,869,436 94	
	Id. delle Finanze	17,380,643 95	94,835,908 14	112,216,552 09	
	Id. di Grazia e Giustizia	3,509972 22	20,361,909 39	23,871,881 61	
	Id. degli Affari Esteri	1,729,437 37	7,517,334 92	9,246,772 29	
	Id. della Istruzione Pubblica	3,480,063 93	21,566,977 01	25,047,040 94	
	Id. dell'Interno	5,199,286 77	39,432,229 36	41,631,516 13	
	Id. dei Lavori Pubblici	6,383,301 85	45,891,495 15	52,274,797 —	
	Id. delle Poste e dei Telegrafi	4,719,346 06	32,107,516 43	36,826,862 49	
	Id. della Guerra	29,703,914 29	142,509,750 11	172,213,664 40	
	Id. della Marina	11,538,602 93	64,147,906 70	75,686,509 63	
	Id. dell'Agricolt. Indust. e Comm.	1,128,334 26	5,961,907 34	7,090,241 60	
		94,207,558 02	859,767,717 10	953,975,275 12	953,975,275 12
Decreti Ministeriali di scarico 11 agosto, 16 settembre, 29 novembre e 1° dicembre 1899 a favore della Zecca.					11,467 —
II. Per debiti e crediti di Tesoreria.	In conto debiti	308,456,476 98	1,450,501,203 76	1,758,957,680 74	
	In conto crediti	147,671,867 13	450,664,515 49	598,336,382 62	
		456,128,344 11	1,901,165,719 25	2,357,294,063 36	2,357,294,063 36
	Totale dei pagamenti				3,311,280,805 48
(a) III. Fondo di Cassa al 31 gennaio 1900	Argento immobilizzato a garanzia dei Buoni di Cassa	41,981,069 —			
	Valuta metallica e cartacea disponibile, compreso L. 347,251 di biglietti consorziali e già consorziali prescritti ai termini della legge 7 aprile 1881, n. 133 e valori presso la Zecca	101,398,309 01	143,379,378 01		179,121,135 68
	Fondi in via ed all'estero		35,741,757 67		
	Totale				3,490,401,911 16

e crediti di Tesoreria.

CREDITI DI TESORERIA	Situazione al 30 giugno 1899	Variazioni: Aumenti (pagamenti)	Variazioni: Diminuzioni (incassi)	Situazione al 31 gennaio 1900
I. Valuta presso la Cassa Depositi e Prestiti, art. 21 della legge 8 agosto 1895	91,250,000 —	—	—	(b) 91,250,000 —
II. Amministr. del Debito pubb. per pagamenti da rimborsare	61,040,395 01	341,690,514 48	212,681,701 22	190,049,208 27
III. Id. Fondo per il Culto. id. id.	12,721,964 81	12,464,281 46	12,590,182 97	12,596,063 30
IV. Altre Amministrazioni id. id.	42,766,148 55	119,889,587 48	124,296 019 71	38,359,716 32
V. Obbligazioni dell'Asse Ecclesiastico	—	2,000 —	—	2,000 —
VI. Deficienze di Cassa a carico dei contabili del Tesoro	1,933,966 71	—	89 96	1,933,876 75
VII. Diversi	5,821,096 85	124,289,99[illegible] 20	97,423,475 63	32,687,620 42
Totale dei crediti	215,533,571 93	598,336,382 62	446,991,469 49	366,878,485 06
Eccedenza dei debiti sui crediti	563,293,548 53	—	169,129,660 97	394,163,887 56
Totale come contro	778,827,120 46	598,336,382 62	616,121,130 46	761,042,372 62

LOGO.

30 giugno 1899	31 gennaio 1900	Differenza: Attiva	Differenza: Passiva
312,746,861 19	179,121,135 68	—	133,625,725 51
215,533,571 93	366,878,485 06	151,344,913 13	—
528,280,433 12	545,999,620 74	17,719,187 62	—
778,827,120 46	761,042,372 62	17,784,747 84	—
—	—	35,503,935 46	—
250,546,687 34	215.042,751 88	—	—

(a) Sono escluse dal fondo di cassa L. 91,250,000 depositate nella Cassa Depositi e Prestiti a copertura di una somma corrispondente di biglietti di Stato. Questa somma è stata portata fra i crediti di Tesoreria.

(b) La somma di L. 91,250,000 è composta: per L. 70,000,000 di monete decimali d'oro e per L. 21,250,000 di scudi.

PROSPETTO degli incassi e dei pagamenti di

nel mese di gennaio 1900 e a tutto il mese stesso per l'Esercizio 1899-1900

INCASSI Entrata ordinaria.	MESE di gennaio 1900	MESE di gennaio 1899	DIFFERENZA nel 1900	Da luglio 1899 a tutto genn. 1900	Da luglio 1898 a tutto genn. 1899	DIFFERENZA nel 1900
Categoria I. - *Entrate effettive:*						
Redditi patrimoniali dello Stato . .	12,920,668 00	12,398,029 66	+ 522,638 34	63,544,839 40	59,720,893 32	+ 3,823,941 08
CONTRIBUTI – Imposte dirette – Imposta sui fondi rustici e sui fabbricati.	354,609 55	251,264 31	+ 103,345 24	97,887,555 15	99,720,170 49	— 1,832,615 34
Imposte dirette – Imposta sui redditi di ricchezza mobile . .	4,130,856 78	3,998,052 22	+ 132,804 56	152,487,323 10	148,646,493 27	+ 3,840,829 83
Tasse sugli affari – Tasse in amministrazione del Ministero delle Finanze . . .	24,415,636 36	24,712,134 97	— 296,498 61	122,373,957 10	121,848,080 38	+ 525,876 72
Tasse sugli affari – Tassa sul prodotto del movimento a grande e piccola velocità sulle ferrovie . . .	1,716,633 99	1,615,933 05	+ 100,700 94	12,951,596 78	12,316,682 75	+ 634,914 03
Tasse sugli affari – Diritti delle Legaz. e dei Cons. all'estero.	23,856 50	91,112 71	— 67,256 21	452,737 61	497,306 33	— 44,568 72
Tasse di consumo – Tassa sulla fabbricazione degli spiriti, birra, ecc. . . .	6,302,851 42	4,330,039 73	+ 1) 1,972,811 69	41,379,639 02	31,179,266 56	+ 10,200,372 46
Tasse di consumo – Dogane e diritti marit.	22,764,104 79	21,972,146 04	+ 791,958 75	135,377,881 92	135,150,420 85	+ 227,461 07
Tasse di consumo – Dazi interni di consum. escl. quelli delle città di Napoli e di Roma.	4,186,622 11	4,200,469 62	— 13,847 51	29,331,624 77	29,484,130 77	— 152,506 —
Tasse di consumo – Dazio di consumo della città di Napoli . .	1,206,149 98	1,126,877 08	+ 79,272 90	7,903,866 44	7,989,783 38	— 85,916 94
Tasse di consumo – Dazio di consumo della città di Roma . .	1,670,694 —	1,705,213 55	— 34,519 55	9,855,661 51	9,721,098 58	+ 134,562 93
Privativo – Tabacchi	16,377,223 79	16,636,096 80	— 258,873 01	114,915,866 50	114,741,242 21	+ 174,624 29
Privativo – Sali	7,045,011 88	7,048,828 49	— 3,816 61	44,635,397 71	44,425,428 21	+ 209,969 50
Privativo – Lotto	7,184,566 94	4,422,876 56	+ 2) 2,761,690 38	40,133,735 16	40,054,546 19	+ 79,188 97
Proventi di servizi pubblici – Poste	5,236,210 60	5,677,167 88	— 440,957 28	36,109,815 02	34,819,670 04	+ 1,290,144 98
Proventi di servizi pubblici – Telegrafi	1,271,779 91	1,142,417 08	+ 129,362 83	8,349,951 05	8,114,592 15	+ 235,358 90
Proventi di servizi pubblici – Servizi diversi . . .	1,069,961 97	1,012,426 07	+ 57,535 90	12,309,087 03	11,351,150 43	+ 957,936 60
Rimborsi e concorsi nelle spese . .	2,562,978 71	1,816,174 59	+ 746,804 12	12 630,049 82	12,518,438 60	+ 111,611 22
Entrate diverse	1,518,756 25	3,044,662 41	— 3) 1,525,906 16	19,070,119 30	21,382,122 70	— 2,312,003 40
TOTALE *Entrata ordinaria.*	121,959,173 53	117,201,922 82	+ 4,757,250 71	961,700,704 39	943,681,522 21	+ 18,019,182 18
Entrata straordinaria. **Categoria I. -** *Entrate effettive:*						
Rimborsi e concorsi nelle spese . .	172,557 34	114,507 14	+ 58,050 20	1,063,328 00	2,308,630 19	— 645,302 19
Entrate diverse	363 64	14,628 05	— 14,264 41	220,816 52	2,180,632 63	— 1,959,816 11
Capitoli aggiunti per resti attivi – Arretrati per imposta fondiaria	62 55	—	+ 62 55	2,531 69	12,743 41	— 10,211 72
Capitoli aggiunti per resti attivi – Arretrati per imposta sui redditi di ricchezza mobile . .	2,457 28	2,453 40	+ 3 88	3,522 75	2,929 11	+ 593 64
Capitoli aggiunti per resti attivi – Residui attivi diversi.	3,190 48	474,606 79	— 471,416 31	38,254 50	13,593,290 18	— 13,555,035 68
Categoria II.						
Costruzione di strade ferrate . .	25,858 76	84,310 48	— 58,451 72	776,700 41	600,165 22	+ 176,535 19
Categoria III. - *Movimento di capitali:*						
Vendita di beni ed affrancamento di canoni	357,385 61	524,877 19	— 167,491 58	3 006,697 13	3,026,844 46	— 20,147 33
Rimborsi di somme anticipate dal Tesoro	199,992 89	65,844 44	+ 134,148 45	1,259,591 50	553,260 11	+ 706,331 39
Anticipazioni al Tesoro da enti locali per richiesto acceleramento di lavori	—	29,000 —	— 29,000 —	293 124 01	606,499 05	— 313,375 04
Partite che si compensano nella spesa	59,668 33	67,529 53	— 7,861 20	667,767 74	613,205 24	+ 54,562 50
Ricuperi diversi	—	—	—	—	3,233 80	— 3,233 80
Capitoli aggiunti per resti attivi .	5,381 77	652,256 20	— 646,874 43	3,629,714 76	10,984,831 58	— 7,355,116 82
TOTALE *Entrata straordinaria.*	826,918 65	2,030,013 22	— 1,203 094 57	11,562,049 01	34,486,264 98	— 22,924,215 97
Partite di giro	2,779,587 11	8,678,032 47	— 4) 5,898,445 36	16,227,924 18	24,428,134 08	— 8,200,209 90
TOTALE GENERALE . .	125,565 679 29	127,909,968 51	— 2,344,289 22	989,490,677 58	1,002,595,921 27	— 13,105,243 69

bilancio verificatisi presso le Tesorerie del Regno

comparati con quelli dei periodi corrispondenti dell' Esercizio precedente.

PAGAMENTI	MESE di gennaio 1900	MESE di gennaio 1899	DIFFERENZA nel 1900	Da luglio 1899 a tutto gennaio 1900	Da luglio 1898 a tutto gennaio 1899	DIFFERENZA nel 1900
Ministero del Tesoro	9,434,654 39	9,299,733 57	+ 134,920 82	394,860,436 94	392,673,261 84	+ 2,196,175 10
Id. delle Finanze	17,380,643 95	15,976,517 28	+ 1,404,126 67	112,216,552 09	123,689,938 42	— 11,473,386 33
Id. di Grazia e Giustizia . .	3,500,972 22	3,506,454 54	+ 3,517 66	23,871,881 61	23,679,503 94	+ 192,374 67
Id. degli Affari Esteri . .	1,729,437 37	1,352,751 97	+ 376,685 40	9,246,772 29	8,330,593 19	+ 916,179 10
Id. dell' Istruzione Pubblica	3,480,063 93	4,974,765 62	— 1,494,701 69	25,047,040 94	26,206,754 27	— 1,159,713 33
Id. dell'Interno	5,199,286 77	5,567,306 99	— 368,020 22	44,631,516 13	42,309,475 97	+ 2,322,040 16
Id. dei Lavori Pubblici .	6,383,391 85	7,902,866 85	— 1,519,565 —	52,274,797 —	52,972,454 61	— 697,657 61
Id. delle Poste e Telegrafi.	4,719,346 06	6,330,810 21	— 1,611,464 15	36,826,862 49	37,407,965 83	— 581,103 34
Id. della Guerra	29,703,914 29	25,006,263 70	+ 4,697,650 59	172,213,664 40	172,074,475 15	+ 139,189 25
Id. della Marina	11,538,602 93	23,525,941 91	— 1,937,333 98	75,686,509 63	71,703,062 90	+ 3,983,446 73
Id. dell' Agricoltura, Industria e Commercio. .	1,128,334 26	928,766 28	+ 199,567 98	7,090,241 60	6,983,494 21	+ 106,747 39
TOTALE pagamenti di bilancio .	94,207,558 02	94,372,178 94	— 164,620 92	953,975,275 12	958,03[illegible],983 33	— 4,055,708 21
Decreti di scarico	—	6,167 88	— 6,167 88	11,467 —	10,395 88	+ 1,071 12
TOTALE PAGAMENTI . .	94,207,558 02	94,378,346 82	— 170,788 80	953,936,742 12	953,01[illegible],379 21	— 4,054,637 09
Differenza Attiva	31,358,121 27	33,531,621 69	—	35,593,935 40	44,554,542 06	—
Differenza Passiva.	—	—	2,173,500 42	—	—	9,050,606 60
TOTALE *come contro* .	125,565,679 29	127,909,968 51	— 2,344,289 22	989,490,677 58	1,002,595,921 27	— 13,105,243 69

NOTE

Gennaio 1900.

1. Aumento da attribuirsi principalmente alla fabbricazione di zuccheri indigeni.
2. Maggiori regolarizzazioni di vincite.
3. Minori reintegrazioni di fondi al bilancio passivo.
4. Minori versamenti per fitti di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di Amministrazioni governative.

Roma, il 17 febbraio 1900.

Il Direttore Capo della 5ª Divisione
FASSÒ.

Il Direttore Generale
S. ZINCONE.

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO (*Portafoglio*)

Il prezzo del cambio pei certificati di pagamento in valuta metallica dei dazi doganali d'importazione, è fissato per oggi, 19 febbraio, a lire 107,27.

Il prezzo del cambio che applicheranno le dogane nella settimana dal 19 al 25 febbraio 1900, per daziati non superiori a lire 100, pagabili in biglietti, è fissato in lire 107,30.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, IND. E COMMERCIO

Divisione Industria e Commercio

Media dei corsi dei Consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio e il Ministero del Tesoro.

17 febbraio 1900.

		Con godimento in corso	Senza cedola
		Lire	Lire
Consolidati.	5 °/₀ lordo	100,12	98,12
	4 1/2 °/₀ netto	110,16 3/8	109,03 7/8
	4 °/₀ netto	99,78 1/2	97,78 1/2
	3 °/₀ lordo	62,50	61,39

PARTE NON UFFICIALE

PARLAMENTO NAZIONALE

CAMERA DEI DEPUTATI

RESOCONTO SOMMARIO — Sabato 17 febbraio 1900

Presidenza del Presidente COLOMBO.

La seduta comincia alle ore 14,5.

MINISCALCHI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta di ieri.

LUZZATTI LUIGI rettifica il resoconto sommario della seduta di ieri. Ciò che questo gli attribuisce di aver detto per l'esercizio corrente, lo disse per l'esercizio passato. Poi disse che il Governatore della Banca di Francia aveva asserito di aver venduto degli scudi di Stato della lega latina, e chiedeva se fra questi Stati c'era anche l'Italia.

(Il processo verbale è approvato.

Interrogazioni.

BERTOLINI, sottosegretario di Stato per l'interno, risponde ad una interrogazione del deputato Severi « sulle cause vere del decreto di scioglimento del Consiglio comunale di Arezzo ».

La causa determinante dello scioglimento del Consiglio comunale di Arezzo, fu che ai primi di febbraio quel Consiglio comunale non aveva ancora votato il bilancio di previsione dell'esercizio in corso.

Ma questo fatto non era che un sintomo del disordine completo dell'amministrazione comunale: al quale disordine doveva necessariamente seguire un peggioramento delle condizioni finanziarie. Accenna a molti atti illegali del Comune di Arezzo, di una gravità eccezionale; ciò che dimostra lo stato anormale di quella amministrazione e che lo scioglimento del Consiglio fu pienamente giustificato. Forse è da deplorarsi che il provvedimento non si sia preso assai tempo prima.

SEVERI afferma che le informazioni dell'on. sottosegretario di Stato sono completamente inesatte. La discussione del bilancio del Comune, incominciata in tempo debito, non fu terminata per opera del prefetto che in tutta l'azione sua mostrò spirito partigiano inqualificabile.

Non avrebbe portata codesta questione alla Camera, perchè dinanzi a questa intromissione della politica nelle pubbliche amministrazioni, il giudizio lo darà il paese, se lo scioglimento del Consiglio di Arezzo non fosse dovuto all'inettitudine del prefetto trasferito, e se non avesse creduto dover suo di ismentire che in quel Comune esistano i disordini annunziati dal sottosegretario di Stato.

Non sodisfatto, converte la sua interrogazione in interpellanza.

BERTOLINI, sottosegretario di Stato per l'interno, nota che le sue affermazioni sono documentate. Esclude assolutamente che il provvedimento preso abbia avuto ragione in motivi politici.

CHIAPUSSO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, risponde ad una interrogazione del deputato Rota che desidera « sapere quali risoluzioni intenda prendere per togliere l'agitazione gravissima della città di Bergamo e della Valle Brembana, suscitata dal recente deliberato della Commissione consultiva per le concessioni di forze idrauliche; e per rassicurare che nessuna ingiusta distrazione avverrà delle forze idruliche del fiume Brembo per scopi che, non avendo alcun rapporto col vantaggio della città e provincia di Bergamo e della popolosa e importantissima Valle Brembana, tornerebbero di gravissimo danno a quelle e segnerebbero di questa la irreparabile rovina materiale e morale ».

Riconosce che le preoccupazioni dell'on. interrogante sono giuste; ed espone lo stato delle cose. Ora la Commissione centrale per conciliare gl'interessi dell'industria privata con quelli dello Stato, ha nominato una Sotto-Commissione con l'incarico di studiare la questione.

L'on. ministro ha pregato la Sotto-Commissione di sollecitare i suoi lavori con la viva raccomandazione di tenere presenti i giusti interessi delle private industrie.

ROTA, prende atto delle buone disposizioni del Governo ed accenna alle agitazioni nelle popolazioni della Valle Brembana.

Il Governo ha il dovere di dar soddisfazione agli interessi dell'industria privata che sono reali di fronte ad interessi pubblici che sono di poca entità ed importanza.

Dimostra con la scorta di pareri tecnici essere inattuabili i progetti della Società ferroviaria esercente la Rete Adriatica. Confida che dal Governo e dalla Commissione centrale consultiva,

invece di conciliare l'inconciliabile, si sapranno tutelare i vitali, positivi e immediati interessi delle laboriose e tranquille popolazioni del Brembano.

DE AMICIS, sottosegretario di Stato per le poste e pei telegrafi, risponde ad una interrogazione dell'on. Santini « intorno ai suoi intendimenti di fronte ad una recente sentenza della IV Sezione del Consiglio di Stato, onde sarebbe legittimato in Roma il monopolio del servizio telefonico a beneficio di capitalisti stranieri ed a danno del pubblico e di una Cooperativa cittadina, lodevolmente esercente da sedici anni ».

Dichiara che l'Amministrazione delle poste ha fatto adesione al ricorso in Cassazione proposto dalla Società anonima contro la decisione della IV Sezione del Consiglio di Stato. Stando così le cose deve per ora imporsi il massimo riservo.

SANTINI comprende i riservi impostisi dall'on. sottosegretario di Stato, ma egli, contrario ad altre cooperative come quella dell'Unione militare, raccomanda vivamente la giusta protesa della Cooperativa Romana dei telefoni.

Svolgimento di una proposta di legge.

CALDESI, a nome anche dell'on. Giovanelli, svolge la seguente proposta di legge:

« Art. 1. Il servizio degli assegni ai veterani concessi e da concedersi a norma della legge 4 marzo 1898, n. 46, è affidato alla Cassa dei depositi e prestiti, la quale provvederà all'immediato pagamento degli assegni concessi sino alla completa loro estinzione.

« Art. 2. Alla Cassa dei depositi e prestiti sarà pertanto devoluto lo stanziamento disposto colla legge 18 dicembre 1892, n. 489, che sarà mantenuto sino a totale estinzione delle somme anticipate al titolo suddetto coi relativi interessi ».

Ricorda i precedenti parlamentari, e il fermo intendimento della Camera di concedere una tenue pensione a tutti i veterani del 1848-49.

Fu approvata la legge, degna conclusione dei voti della Rappresentanza Nazionale e del Paese l'anno 1898; ma dall'applicazione di quella legge cominciarono a farsi vivi i reclami di molti veterani che non poterono conseguire il beneficio atteso perchè si è interpretata la legge stessa nel senso di accordare l'assegno, nei limiti dello stanziamento stabilito, ai veterani più vecchi e poveri.

La questione si è dibattuta più volte alla Camera, ma le dichiarazioni del Governo sono sempre state concordi nel riconoscere che occorreva una nuova legge. Ed egli e l'on. Giovanelli questa legge hanno presentata.

Dimostra che la portata finanziaria del progetto stesso è insignificante: e dichiara che se il Governo manifestasse l'intendimento di volere esso assumere l'iniziativa di sciogliere un voto solenne del Parlamento col provvedere a tutti i superstiti delle prime battaglie del nostro risorgimento, egli ed il suo collega Giovanelli sarebbero disposti a ritirare la loro proposta (Benissimo!)

SAPORITO, sottosegretario di Stato per il tesoro, ricorda le sue precedenti dichiarazioni che rivendicavano al Governo l'iniziativa di disegni di legge implicanti nuove spese. Esamina quindi brevemente la portata della proposta di legge degli onorevoli Caldesi e Giovanelli.

Osserva che per i veterani si sono spesi già 17 milioni e se ne dovranno spendere altri 13. La spesa dunque che lo Stato deve sopportare non è insignificante; nè può ammettere che tutti i soldati di leva possano avere il diritto di conseguire un assegno vitalizio nel bilancio dello Stato.

Le nostre condizioni finanziarie e i molti impegni che dovremo assumere non ci consentono di accrescere il nostro debito vitalizio.

Non può assolutamente consentire, poi, nella disposizione del progetto circa lo stanziamento che si vorrebbe domandare alla Cassa Depositi e Prestiti, e ne espone le ragioni.

Nota che gli stanziamenti fatti con la legge del 1898 potrebbero abbondantemente soddisfare gli assegni per i veterani poveri a favore dei quali la legge stessa fu votata, se non fossero state concesse pensioni anche rilevanti a persone benestanti. Il Governo ha iniziato perciò un'inchiesta. Se ne attende il compimento, e poi si provvederà.

GIOLITTI propone che sia pubblicato l'elenco nominativo di coloro ai quali fu concesso l'assegno dei veterani, affinchè si veda se siano state fatte concessioni illegittime ed abusive (Bene! Bravo!)

SONNINO si unisce alle considerazioni e alla proposta dell'on. Giolitti: e in attesa dell'elenco da pubblicare e degli abusi da togliere, si oppone alla presa in considerazione del disegno di legge dell'on. Caldesi.

CALDESI osserva che non si può fare a meno di eseguire una disposizione che è legge dello Stato, e mira a favorire quelli che servirono sui campi di battaglia il loro paese (Approvazioni).

Insiste nel pregare la Camera di prendere in considerazione il disegno di legge, a meno che il Governo non prenda impegno di provvedere in un modo qualunque ai veterani che soffrono la miseria (Bene!).

SAPORITO, sottosegretario di Stato pel tesoro, ripete che il Governo chiede che si sospenda ogni deliberazione intorno a questo disegno di legge, fino a quando non sia compiuta l'inchiesta che si sta facendo.

POZZO MARCO si unisce alle proposte dell'on. Caldesi.

PRINETTI e SONNINO voteranno contro la presa in considerazione per questione di principio, prendendo atto delle dichiarazioni del Governo.

VISCHI, CASALE e GATTORNO dichiarano che voteranno in favore della presa in considerazione, perchè col voto non si pregiudica l'inchiesta che il Governo ha annunziata.

DI BAGNASCO domanda se il Governo prende impegno di pubblicare l'elenco nominativo di coloro che godono gli assegni.

SAPORITO, sottosegretario di Stato per il tesoro, risponde affermativamente (Vive approvazioni).

PRESIDENTE annunzia che circa la presa in considerazione della proposta degli onorevoli Caldesi e Giovanelli fu chiesta la votazione nominale (Rumori) dagli onorevoli Del Balzo Carlo, Caldesi, Guerci, Angiolini, Severi ed altri.

FULCI NICOLÒ, segretario, fa la chiama.

Sull'ordine dei lavori parlamentari.

PRESIDENTE annuncia che il presidente del Consiglio, per espresso avviso dei medici, non potrà essere lunedì alla Camera. Non si potranno quindi svolgere le interpellanze sulla Sicilia. Anche le interpellanze relative alla distillazione dei vini dovranno essere differite essendo impedito anche il ministro delle finanze.

Votazione a scrutinio segreto.

TRIPEPI, presenta la relazione sul disegno di legge « pei servizi postali e commerciali marittimi ».

Votazione nominale.

PRESIDENTE, annuncia che la Camera non si è trovata in numero legale per deliberare.

La seduta termina alle ore 17,10.

NOTIZIE PARLAMENTARI

Gli Uffici IV ed VIII hanno, nell'adunanza di stamane, preso in esame il seguente disegno di legge, già posto all'ordine del giorno della precedente riunione: « Approvazione della Convenzione fra l'Italia e la Svizzera, del 2 dicembre 1899, per la congiunzione della rete ferroviaria italiana alla Svizzera, attraverso al Sempione, per la designazione della stazione internazionale e per l'esercizio della sezione Iselle-Domodossola » (163), nominando rispettivamente commissari gli onorevoli Podestà e Farinet: la Commissione resta così composta

degli onorevoli: Tornielli, Galletti, Cuzzi, Podestà, Nocito, Torlonia Guido, Curioni, Farinet e Dozzio.

La Commissione per l'esame del disegno di legge: « Approvazione della Convenzione fra l'Italia e la Svizzera del 2 dicembre 1899 per la congiunzione della rete ferroviaria italiana alla Svizzera attraverso al Sempione, per la designazione della stazione internazionale e per l'esercizio della sezione Iselle-Domodossola » (168), si è oggi costituita, nominando presidente e relatore l'on. Curioni e segretario l'on. Cuzzi.

Per lunedì alle ore 15 è convocata la Commissione per l'esame del disegno di legge « Quarto censimento della popolazione del Regno » (63) (*Urgenza*).

ERRATA-CORRIGE

Nella votazione di ieri fu omesso di segnare i nomi degli onorevoli Brunetti Eugenio e Danieli fra quelli in regolare congedo; degli onorevoli Baragiola e Compagna tra gli ammalati, e dell'on. Schiratti fra gli assenti per ufficio pubblico.

DIARIO ESTERO

Sebbene non pochi fatti d'arme, alcuni dei quali assai importanti, si succedano nel vasto teatro della guerra sud-africana, pure l'attenzione generale è verso le operazioni intraprese da lord Roberts nell'Orange.

La notizia della liberazione di Kimberley venne accolta a Londra con vivissimo giubilo. Tutti i giornali del mattino esaltavano la genialità del maresciallo e rilevavano che finalmente, dopo quattro mesi di continue disfatte, le sorti della guerra accennavano a mutare.

Nei teatri vi furono grandi dimostrazioni. L'entusiasmo e l'eccitazione degli animi regnarono durante l'intera giornata. Il lord Mayor fece affiggere la notizia alla Mansion House (Municipio). La folla vi stazionò, facendo continue dimostrazioni.

Grande concorso anche al *War Office* (Ministero della guerra). Altra dimostrazione avvenne alla Borsa, nel mattino.

I pubblici ritrovi cambiarono fisionomia, ritrovando l'antica allegria. Durante la serata i giornali pubblicarono veri nuvoli di edizioni speciali, che andarono a ruba. C'era poi in tutti una grande confidenza nel futuro, confermata anche dai posteriori dispacci, i quali annunziano la ripresa dell'offensiva da parte del generale Büller.

Tuttavia la gioia non è senza qualche nube. Un dispaccio da Pretoria, confermando la liberazione di Kimberley, dice:

« Nuovi rapporti sul combattimento, avvenuto il 15 corrente presso Jacobsdal, annunciano che 2000 Inglesi oltrepassarono la posizione boera di Modder River ed entrarono in Kimberley, mentre una parte dei Boeri combatteva contro la retroguardia inglese.

« Questa fu arrestata dai Boeri, i quali si impadronirono di grande bottino e di bestiame, e fecero numerosi prigionieri ».

***

Un telegramma da Bruxelles al *Piccolo* assicura che l'inviato transwaaliano, dott. Leyds, è dell'opinione che il generale boero, Cronje, abbia teso un agguato al generale French, lasciandolo entrare a Kimberley per poi impedirgli d'uscirne.

In generale, però, non si può affermare nulla di positivo; per intanto si deve attendere che ulteriori dispacci dieno una spiegazione dell'avvenimento che, come è stato segnalato da lord Roberts, appare per molte ragioni poco credibile.

Lo stesso inviato, poi, recisamente smentisce che siano in corso delle trattative per la vendita di miniere d'oro; egli dichiara infondata anche la notizia secondo cui sarebbe imminente la sua partenza per la Riviera.

***

La Sezione boema per la conciliazione, in Austria, si riunì a Vienna la mattina del 16. Il deputato Eppinger riferì i risultati delle discussioni in seno al Sottocomitato per la riforma elettorale per la Dieta boema. Si deliberò di far riprodurre in parecchi esemplari lo schema di riforma elettorale approvato dal Sottocomitato e di iniziare la discussione nella prossima seduta della Sezione, indetta per domani.

Seguì la discussione del § 2 del disegno di legge relativo all'uso delle lingue tedesca e czeca negli uffici delle autorità autonome della Boemia.

Quel paragrafo si riferisce alla questione se le autorità autonome debbano essere tenute o no ad accettare carteggi redatti in lingua diversa da quella stabilita per i rispettivi uffici.

Fu deliberato di convocare per il 20 corr. il Sottocomitato che era stato istituito per lo studio del disegno di legge summenzionato; il Sottocomitato dovrà concretare i risultati dell'odierna discussione e riferire in proposito poi alla Sezione.

***

Secondo informazioni dei giornali di Mosca, i Consoli serbi hanno già abbandonato le città russe nelle quali essi avevano le loro sedi.

Il giornale *Rossja* afferma essere ormai noto in modo positivo che i Consolati serbi in Russia hanno cessato di esistere, e da questo fatto il giornale prende argomento per uscire in attacchi violentissimi contro l'ex Re Milan, riguardandolo come l'ispiratore della soppressione dei Consolati serbi in Russia. Il *Rossja* chiude il suo articolo dicendosi convinto che, ad onta di tutto, le relazioni cordiali esistenti fra la Nazione russa ed il Popolo serbo non possano venir turbate durevolmente dallo sgarbo usato da Milan alla Russia.

***

La situazione degli stranieri in China minaccia di farsi sempre più precaria. L'*Agenzia Wolff*, di Berlino, reca che, secondo notizie attendibili da Kiao-Ciao, l'11 corr. gli indigeni assaltarono la stazione ferroviaria al sud di Kaumi; gli impiegati riuscirono a salvarsi a Kiao-Ciao. Il governatore inviò truppe a Kaumi, incaricando il comandante militare di accordarsi col mandarino circa i provvedimenti da adottarsi per proteggere gli stranieri.

L'*Agenzia Reuter* a sua volta riceve da Shanghai un dispaccio, in cui è detto che la situazione a Sciang-Tung diventa grave. Causa i disordini provocati dai sobillatori nemici degli stranieri, si dovettero sospendere i lavori per le costruzioni ferroviarie e richiamare gli impiegati tecnici. Sembra che nè le autorità di Pechino, nè quelle di Sciang-Tung sieno disposte a prendere energiche misure per reprimere i disordini.

NOTIZIE VARIE

ITALIA

S. E. il Regio Commissario per l'Eritrea, on. Martini, giunse ieri a Massaua, e riprese il Governo della Colonia.

In Campidoglio. — Il Consiglio Comunale di Roma è convocato per questa sera, in seduta pubblica, alle ore 21, per proseguire nella discussione del bilancio 1900.

All'ordine del giorno sono state aggiunte le seguenti nuove proposte:

Ricorso al R. Governo per ottenere la classificazione della via Portuense fra le strade provinciali;

Statuto organico dei due Istituti raggruppati « Ritiro della SS. Croce in S. Francesca Romana » e « Pia Casa del Rifugio »;

Norme speciali per concorso ai posti di un medico-chirurgo di 1° grado e 1ª classe e di cinque supplenti nel servizio d'assistenza pel suburbio ed Agro Romano, non che pei concorsi eventuali ai posti di sanitari, non compresi nel ruolo organico.

Per la circolazione fiduciaria. — La Commissione di vigilanza sulla circolazione, adunatasi ieri al Ministero del Tesoro sotto la presidenza dell'on. senatore Lampertico, manifestò il suo avviso su di alcune speciali questioni riflettenti gli Istituti di emissione.

Necrològio. — Ieri è morto, in Roma, il prof. Eugenio Beltrami, senatore del Regno.

Insigne matematico, Presidente dell'Accademia dei Lincei, fu una vera illustrazione della scienza.

Venne nominato senatore il 4 giugno 1899.

— È morto, pure ieri, in Roma, il barone Gaudenzio Claretta, membro dell'Accademia delle scienze di Torino, autore di parecchi importanti studi di storia subalpina, e consigliere provinciale di quella città; era venuto in Roma, in questi giorni, chiamato dal Ministero dell'Interno per presiedere la Commissione di esami di concorso ad archivisita.

Funerali. — Ieri l'altro ebbe luogo, a Pomaro, la tumulazione della salma del senatore Vigliani.

V'intervennero le Autorità municipali e le Associazioni locali e dei Comuni limitrofi con bandiere e musiche. Da Casale si recarono alla funebre cerimonia il Sindaco, gli Assessori, i Consiglieri comunali, le rappresentanze della Procura Generale, della Corte d'Appello, dei Consigli dell'ordine degli Avvocati e dei Procuratori, ed il Sottoprefetto, rappresentante il Prefetto d'Alessandria. Da Roma giunse il deputato on. Calleri.

Il feretro era seguito da gran numero di corone.

Una folla straordinaria assisteva al passaggio del feretro.

Al Camposanto parlarono: il Sottoprefetto, il Consigliere Caneva-Zanini, per la Magistratura, l'on. deputato Calleri pel Collegio elettorale e pel Municipio di Casale, l'avv. Caire pel foro di Casale, ed il parroco.

III Congresso Nazionale dei segretari ed impiegati comunali. — Il Congresso s'inaugurerà solennemente il 29 corrente, alle 11 ant., nel Palazzo dei Conservatori in Campidoglio. Le successive sedute si terranno, come già fu detto, negli splendidi locali dell'Argentina (gentilmente concessi dal Sindaco), nei quali sino da ieri è stata insediata la Segreteria del Congresso. Ad essa quindi i congressisti possono rivolgersi per ogni loro occorrenza.

In onore dei congressisti saranno dati speciali ricevimenti dalla Società degli impiegati del Comune di Roma e da quella degli impiegati civili; ed è probabile che a questi si aggiungano altri e non meno graditi festeggiamenti.

Crisi del carbone. — Ieri l'altro, nel porto di Genova, vennero caricati 1078 carri, di cui 591 di carb ne per i privati.

Indennità ad italiani. — Un dispaccio da New-York, 18, assicura che il Governo Domenicano, riprenderà presto il pagamento rateale delle indennità assegnate ai reclamanti italiani.

Elezioni politiche. — Votazioni di ballottaggio — 1° *Collegio di Torino*. Inscritti 4687 — Votanti 2507. — Daneo voti 1403 — Batacchi voti 993 — Nulli 103. — Eletto Daneo.

Collegio di Pietrasanta. Eletto Batacchi Cesare con voti 1730.

TELEGRAMMI

(AGENZIA STEFANI)

LONDRA, 17. — Il *Times* ha da Orange River, in data di ieri, che i Boeri tentano d'interrompere le comunicazioni delle truppe inglesi nei dintorni di Graspan.

Un treno blindato percorre la linea ferroviaria in servizio di perlustrazione e distaccamenti inglesi occupano tutte le stazioni.

Si crede che i Boeri non potranno cagionare gravi danni.

LONDRA, 17. — I giornali pubblicano un dispaccio da Sterkstroom, senza data, il quale annunzia che i Boeri hanno cominciato l'attacco di Molteno.

Un altro dispaccio da Modder River, in data di ieri, annunzia che il generale Kelly-Kenny ha attaccato il generale Cronje, mentre batteva in ritirata verso Bloemfontein.

LONDRA, 17. — Ore 1,35 pom. - Consegnato a Roma ore 8 pom. — (*Ufficiale*) — Il maresciallo lord Roberts telegrafa da Jacobsdaal, in data d'oggi: La brigata del generale Kelly-Kenny ha catturato ieri 78 vagoni di viveri, 2 vagoni carichi di fucili *Mauser*, 8 casse di granate, 10 tonnellate di materie esplodenti e una grande quantità di viveri appartenenti al campo del comandante boero Cronje.

L'artiglieria inglese stava bombardando il campo del comandante Cronje mentre il capo dello Stato Maggiore inglese, lord Kitchener, inviava al maresciallo lord Roberts il presente dispaccio.

JACOBSDAL, 17. — Si conferma che il generale French, dopo aver lasciato Kimberley, inseguì vigorosamente, col generale Kelly-Kenny, i Boeri contro i quali eseguì due cariche.

GENOVA, 17. — È giunta la corazzata inglese *Royal Sovereign*, proveniente da Napoli, ed ha scambiato i saluti d'uso colle artiglierie di Porto.

NAPOLI, 17. — È arrivata da Malta la corazzata inglese *Empress of India*.

ARUNDEL, 17. — Una colonna di artiglieria e cavalleria inglese ha fatto una ricognizione all'Ovest di Rensburg, ed ha trovato che i Boeri occupano fortemente le colline al Sud-Ovest di Kulfontein e di Walkop. I Boeri accolsero con un terribile cannoneggiamento la colonna inglese, che si ritirò senza subire perdite.

PORT ELISABETH, 17. — La nave da guerra inglese *Thrush* condusse nella baia di Delagoa il vapore *Sabine* di New-York, sospetto di portare un carico costituente contrabbando di guerra.

JOCOBSDAL, 17. — I Boeri, mentre lentamente si ritiravano, dettero una serie di combattimenti di retroguardia che riuscirono favorevoli agli Inglesi.

JACOBSDAL, 17. — Il generale Kelly-Kenny ha catturato finora quasi cento vagoni boeri. Egli fu rinforzato da una brigata scozzese.

La brigata delle Guardie occupa ora le antiche posizioni boere a Magger's Fontein.

Il generale French ha lasciato Kimberley per cooperare all'inseguimento dei Boeri.

Gli addetti militari degli Stati-Uniti e di Austria-Ungheria, creduti scomparsi, si trovano invece a Jacobsdal.

LONDRA, 18. — I giornali annunziano che gli ordini dati ieri dal Governo a Devenport indicano che l'Ammiragliato ha intenzione di mettere in attività di servizio parecchie navi della riserva, come misura di precauzione.

TUNISI, 18. — Un decreto vieta l'importazione degli animali equini, bovini, caprini e porcini privi di certificati di sanità e d'origine aventi una data di non oltre cinque giorni.

LONDRA, 18. — Dispacci ai giornali dal Campo di Frere, in data 16 corr., recano che i Boeri si ritirano, abbandonando parecchi accampamenti.

Il generale Redvers Buller ricominciò il bombardamento. I Boeri non risposero.

Si attende prossimamente un nuovo movimento in direzione di Ladysmith.

LADYSMITH, 18. — Il movimento del generale Redvers Buller verso il Nord-Ovest fu iniziato mercoledì scorso.

Il generale Dunndonald si è impadronito della collina degli Ussari che è una posizione importante.

Ebbe luogo un combattimento sulle colline di Montecristo e Klangwane, occupate dai Boeri.

Gli Inglesi bombardano Colenso, impedendo che vi giungano rinforzi.

LONDRA, 19. — Il *Daily Mail* ha da Modder River: « Il convoglio inglese, attaccato sul Riet, non fu catturato dai Boeri ».

LONDRA, 19. — Il maresciallo lord Roberts ha emanato un proclama che esorta gli Orangisti a cessare le ostilità contro gli Inglesi.

Il *Daily News* ha da Modder River: « Il generale boero Cronje abbandonò i suoi cannoni di grosso calibro a Kimberley ed a Magzer's Fontein ».

LONDRA, 19. — Quindicimila uomini partiranno prossimamente per l'Africa Meridionale.

CHIEVELEY, 18. — Gl'Inglesi occuparono, giovedì scorso, le colline di Redbelt. I Boeri che si trovano sulle colline di Montecristo ebbero molte perdite nel combattimento avvenutovi.

Si crede che i grossi cannoni dei Boeri siano stati trasportati sulla sponda sinistra del Tugela.

LONDRA, 19. — Il *Daily Mail* ha da Chieveley, in data di ieri: La marcia in avanti degli Inglesi fa pochi progressi. I Boeri occupavano le posizioni formidabili di Montecristo e di Cingolo. L'artiglieria inglese bombardò queste posizioni il 15 ed il 16 corrente. La fanteria inglese cominciò ad avanzare ieri, all'alba, ma incontrò poca resistenza. Il movimento continuò durante tutta la giornata. Gli Inglesi, la sera del 17, erano padroni di Cingolo e di una parte della posizione di Montecristo. Gl'Inglesi ebbero nelle tre giornate 81 feriti.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE
del R. Osservatorio del Collegio Romano
del 17 febbraio 1900

Il barometro è ridotto allo zero. L'altezza della stazione è di metri . . . . 50,60.

Barometro a mezzodì	752,3.
Umidità relativa a mezzodì	53.
Vento a mezzodì	NE debole.
Cielo	nuvoloso.
Termometro centigrado	Massimo 15°,2. Minimo 9°,9.
Pioggia in 24 ore	gocce.

Li 17 febbraio 1900.

In Europa pressione massima a 768 sul Golfo di Botnia; minima a 733 sull'Irlanda.

In Italia nelle 24 ore: barometro quasi stazionario al NE, abbassato altrove, fino a 7 mm. su Salerno; temperatura diminuita sulla Valle Padana, aumentata altrove; pioggiarelle sull'Italia superiore.

Stamane: cielo sereno al N ed in Liguria, vario all'estremo S e sulle isole, nuvoloso o coperto altrove; qualche pioggia sul medio versante Adriatico; venti deboli o moderati vari; mare Toscano mosso.

Barometro: massimo intorno a 760 all'estremo NE; minimo a 755 sul Tirreno.

Probabilità: venti deboli vari; cielo quasi sereno al N, vario altrove; qualche pioggia sul versante Adriatico.

BOLLETTINO METEORICO
dell'Ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

ROMA, 17 febbraio 1900.

STAZIONI	STATO del cielo ore 8	STATO del mare ore 8	TEMPERATURA Massima nelle 24 ore precedenti	TEMPERATURA Minima nelle 24 ore precedenti
Porto Maurizio	sereno	calmo	14 1	7 0
Genova	sereno	calmo	11 3	8 1
Massa e Carrara	sereno	calmo	10 6	6 3
Cuneo	sereno	—	7 8	1 7
Torino	sereno	—	7 1	1 7
Alessandria	—	—	—	—
Novara	sereno	—	9 1	0 4
Domodossola	sereno	—	11 5	— 1 0
Pavia	sereno	—	7 8	0 1
Milano	sereno	—	9 2	1 1
Sondrio	sereno	—	7 7	0 8
Bergamo	sereno	—	8 0	2 5
Brescia	sereno	—	9 4	2 8
Cremona	sereno	—	8 4	2 8
Mantova	nebbioso	—	8 0	2 0
Verona	sereno	—	8 8	2 6
Belluno	1/4 coperto	—	6 0	— 0 3
Udine	sereno	—	7 4	3 1
Treviso	3/4 coperto	—	8 4	3 8
Venezia	coperto	calmo	8 8	4 3
Padova	sereno	—	8 7	3 4
Rovigo	coperto	—	9 2	4 0
Piacenza	sereno	—	7 1	1 0
Parma	1/2 coperto	—	7 8	2 8
Reggio nell'Emil.	3/4 coperto	—	9 4	3 0
Modena	3/4 coperto	—	10 0	3 3
Ferrara	sereno	—	9 0	3 7
Bologna	3/4 coperto	—	9 8	3 7
Ravenna	coperto	—	10 6	4 2
Forlì	coperto	—	9 6	4 2
Pesaro	coperto	calmo	10 9	6 1
Ancona	piovoso	legg. mosso	11 0	6 3
Urbino	nebbioso	—	8 8	2 0
Macerata	nebbioso	—	9 2	4 9
Ascoli Piceno	coperto	—	9 0	5 0
Perugia	nebbioso	—	8 6	5 0
Camerino	coperto	—	9 5	1 5
Lucca	sereno	—	10 9	4 5
Pisa	1/4 coperto	—	12 5	6 4
Livorno	1/2 coperto	mosso	13 8	7 5
Firenze	sereno	—	9 9	6 0
Arezzo	coperto	—	8 9	2 6
Siena	3/4 coperto	—	8 2	4 3
Grosseto	1/4 coperto	—	14 8	4 3
Roma	coperto	—	11 7	9 9
Teramo	coperto	—	9 8	4 6
Chieti	piovoso	—	13 0	0 0
Aquila	coperto	—	8 6	5 8
Agnone	coperto	—	8 7	4 2
Foggia	coperto	—	11 8	7 8
Bari	coperto	calmo	10 8	7 2
Lecco	coperto	—	11 4	6 9
Caserta	3/4 coperto	—	12 9	6 2
Napoli	coperto	calmo	12 0	7 7
Benevento	coperto	—	12 0	5 7
Avellino	coperto	—	11 7	5 3
Caggiano	coperto	—	8 7	2 1
Potenza	coperto	—	8 8	2 3
Cosenza	1/4 coperto	—	14 0	4 0
Tiriolo	sereno	—	8 8	— 1 0
Reggio Calabria	3/4 coperto	calmo	14 8	10 6
Trapani	coperto	calmo	17 3	12 9
Palermo	nebbioso	legg. mosso	16 6	8 6
Porto Empedocle	sereno	calmo	18 0	10 0
Caltanissetta	sereno	—	17 6	6 8
Messina	3/4 coperto	legg. mosso	16 0	11 6
Catania	coperto	legg. mosso	15 4	10 2
Siracusa	3/4 coperto	calmo	16 6	10 0
Cagliari	1/4 coperto	legg. mosso	15 9	11 0
Sassari	1/4 coperto	—	16 0	2 0

Direttore: AVV. GIOVANNI PIACENTINI — Tipografia delle Mantellate — TUMINO RAFFAELE, *Gerente responsabile*